№ 6 (867) июнь 2015 г.

№ 6 (867)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

июнь 2015 г.

Издается с 1998 г.

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Международная транспортная неделя в Одессе – импульс развития отрасли

Реализация глобальных логистических стратегий в системе международных перевозок

Внедрение информационных технологий и интеллектуализация перевозок – современные вызовы экспедиторскому сообществу

Упрощение процедур торговли: от локального решения к национальной стратегии

УКРВНЕШТРАНС

АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УКРАИНЫ

/Основана в 1992 году/

Мы – успешно действующая платформа для коммуникации многочисленных международных и национальных профессиональных и деловых ассоциаций, союзов и общественных организаций, действующих в области экспедирования, транспорта, логистики, профессиональной подготовки, таможенных и других сопутствующих услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса и международной торговли, а также центральных органов исполнительной власти и местного самоуправления Украины с целью практической реализации актуальных направлений взаимодействия.

Ассоциация, не вмешиваясь в производственную и коммерческую деятельность своих Участников, координирует отраслевую деятельность Участников с целью защиты их общих интересов, как в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, так и в различных международных правительственных и неправительственных организациях.

Ассоциация, действуя на принципах добровольности, равенства перед законом, открытости, прозрачности и публичности, всячески способствует:

- осуществлению внешнеэкономической деятельности Участников Ассоциации;
- развитию международного сотрудничества, адаптации законодательства Украины к международным стандартам в сфере экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг;
- свободному вхождению Участников Ассоциации в международную информационную среду в области внешнеэкономической деятельности;
- участию Участников Ассоциации в международных программах по упрощению процедур внешнеторговых операций и внедрению электронного обмена данными во время таких операций;
- установлению связей Участников Ассоциации с новыми партнерами, участию в работе международных организаций, действующих в сфере экспедирования, транспорта, логистики, таможенных и других услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса.

Член международных организаций:

IATA — Ассоциированный член

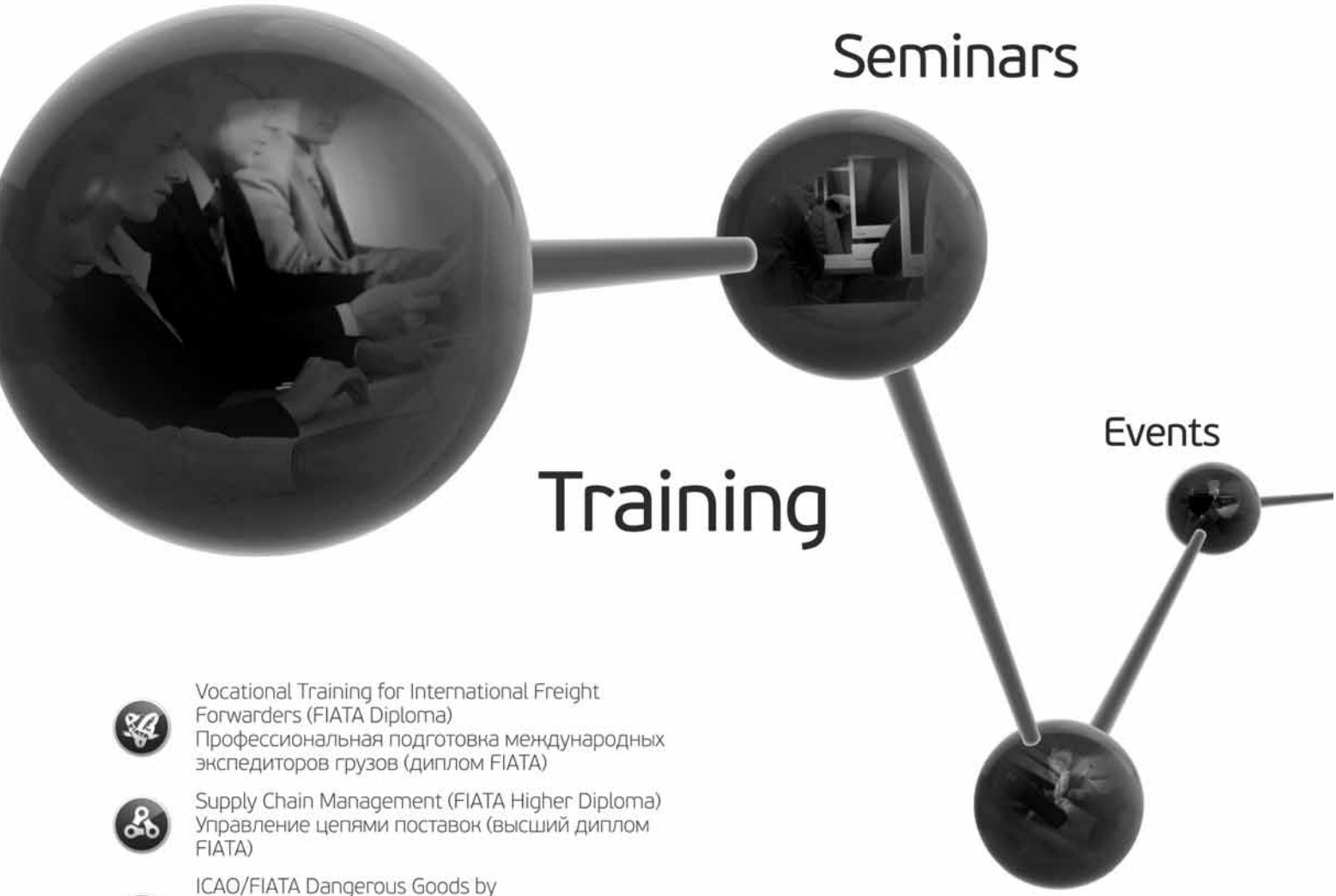
ЕСТЭЛО — Учредитель

CLECAT — Наблюдатель

EAST WEST TRANSPORT CORRIDOR association — Ассоциированный член

secretariat@atfl.org.ua

atfl.org.ua



- Vocational Training for International Freight Forwarders (FIATA Diploma)
  Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (диплом FIATA)
- Supply Chain Management (FIATA Higher Diploma)
  Управление цепями поставок (высший диплом FIATA)
- ICAO/FIATA Dangerous Goods by Air Training Programme
  Правила перевозки опасных грузов по воздуху (диплом ICAO/FIATA)
- Basic Course on Air Freight Transport
  Базовый курс по грузовым авиационным перевозкам
- Dangerous Goods by Air: Initial and Recurrent Courses
  Базовый и периодический курсы по перевозке опасных грузов авиационным транспортном
- Passenger Air Transport Sales: Basic Course
  Базовый курс по организации продажи пассажирских перевозок на авиационном транспорте
- Amadeus Basic Course
  Базовый курс по работе в системе Amadeus
- Amadeus Hotels and Cars Course
  Отели и автомобили в системе Amadeus
- Amadeus Central Ticketing
  Центральный тикетинг
- Training and advanced vocational training of declarants and customs clearance agents
  Подготовка и повышение квалификации декларантов и агентов по таможенному оформлению
- Trainings and Workshops
  Тренинги и семинары

PLASKE
ПЛАСКЕ

Energy in motion

Customer Service Center
Центры по обслуживанию клиентов

Odessa, Ukraine
14a, Marazlievskaya str.

г. Одесса, Украина
ул. Маразлиевская, 14а

+380 (48) 7 385 385
+380 (48) 7 385 375

consulting@plaske.ua

plaske.ua/knowledge

EFQM Authorised Training Center

MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

K-A4-151111-01

Основан в 1998 году

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 6 (867) июнь 2015 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ТЕМА НОМЕРА 3

Международная транспортная неделя в Одессе — импульс развития отрасли 3

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО 8

ГОСУДАРСТВЕННОЕ И ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ 12

Откровенный разговор бизнеса с властью 12

Реализация глобальных логистических стратегий в системе международных перевозок 14

ПЕРЕВОЗКИ И ИНФРАСТРУКТУРА 18

• Автомобильный транспорт 18

Польские дороги: история успеха 18

• Авиационный транспорт 20

Проблемы с переходом на электронный документооборот в авиации 20

• Водный транспорт 24

Пришли к консолидированной позиции 24

• Железнодорожный транспорт 28

Роль железнодорожного транспорта в формировании макрологистических транспортных систем 28

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ 32

Внедрение информационных технологий и интеллектуализация перевозок — современные вызовы экспедиторскому сообществу 32

Зерноэкспорт Украины: как удержать позиции стратегического сегмента внешней торговли 40

УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ 42

Упрощение процедур торговли: от локального решения к национальной стратегии 42

Администрация Одесского порта обсудила с экспедиторами и агентами упрощение процедур 50

УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ 52

Фундамент конкуренто-способности экономики — совершенные предприятия, организации и учреждения ... 52

КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ, ВЫСТАВКИ 58

"Интер-ТРАНСПОРТ-2015": в поисках новых технологий и путей развития 58

Специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 3528, 19.10.1998 р.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции. Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.

© ТРАНСПОРТ, 2015 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

info@transport-journal.com
www. transport-journal.com

При поддержке:

ТЕМА НОМЕРА

Международная транспортная неделя в Одессе — импульс развития отрасли

Традиционно в начале июня в Одессе проходит ежегодный транспортный форум — Международная транспортная неделя. В текущем году мероприятие проходило в период с 1 по 5 июня. В течение недели участники мероприятия — представители международных организаций, профильных министерств, ведомств, профессиональных союзов и общественных объединений, портов, железных дорог, крупных логистических и экспедиторских компаний, научной общественности — обсуждали текущие проблемы отрасли, прорабатывали оптимальные пути их преодоления, разрабатывали стратегические планы развития транспортной системы Украины, акцентируя внимание на ее интеграционных устремлениях.

Открытие Международной транспортной недели 1.06.2015 г. началось с рабочей поездки участников мероприятий в Одесский порт, в ходе которой были проведены ознакомительная экскурсия по порту и изучение работы Информационной системы портового сообщества (ИСПС), успешно функционирующей в Одесском порту.

Работу транспортной недели открыл **2.06.2015 г. форум "Реализация глобальных логистических стратегий в системе международных перевозок".** "Главное на сегодня — максимальное приближение украинской транспортной системы к европейским стандартам качества, скорости, безопасности перевозок, а также — соблюдение экологических норм", — отметил на открытии форума министр инфраструктуры Украины Андрей Пивоварский.

Прим. ред. *Подробнее можно ознакомиться с результатами форума в блоке "Государственное и отраслевое регулирование".*

В рамках форума была проведена панельная дискуссия "Роль железнодорожного транспорта в формировании макрологистических транспортных систем". На ней были подняты проблемы реформы железных дорог и обсуждались перспективы развития предприятий железнодорожного транспорта. Своим опытом осуществления грузовых перевозок поделились представители иностранных делегаций, предложив поддержку и сотрудничество коллегам.

Прим. ред. *Подробнее можно ознакомиться с результатами панельной дискуссии в блоке "Перевозки и инфраструктура" — "Железнодорожный транспорт".*

В рамках Международной транспортной недели в здании Одесской мэрии **2.06.2015 г. состоялось 16 заседание Межправительственной украинско-литовской комиссии по вопросам торгово-экономического и научно-технического сотрудничества**. Делегация Украины, возглавляемая министром инфраструктуры Андреем Пивоварским, достигла важных договоренностей с Литовской Республикой, делегацию которой возглавлял министр экономики Литовской Республики Эвальдас Густас, в области транспорта, сельского хозяйства, энергетики, культуры, здравоохранения и кибербезопасности. Стороны выразили общую заинтересованность в дальнейшем развитии контейнерных перевозок с использованием поезда "ВИКИНГ". Готовность Азербайджана присоединиться к проекту в ближайшее время была оценена как хорошая перспектива привлечения грузопотоков из стран Центральной Азии и Китая по маршруту транспортного коридора ТРАСЕКА. Участники заседания комиссии выразили согласие продолжить активную работу по продвижению проекта поезда "ВИКИНГ" в направлении Турции с учетом двух возможных маршрутов перевозок: морским путем по Черному морю и в обход Черного моря по территории Румынии и Болгарии.

В рамках заседания был подписан Меморандум о сотрудничестве между Одесским филиалом ГП "Администрация морских портов Украины" и ГП "Администрация Клайпедского государственного морского порта". С литовской стороны подпись под документом поставил директор по экономике и финансам порта

Клайпеда Мартинас Армонайтис, с украинской — исп. обязанности начальника администрации Одесского порта Игорь Морылев. Церемония подписания состоялась при участии вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Литва Саулюса Гирдаускаса, министра инфраструктуры Украины Андрея Пивоварского, ряда высокопоставленных чиновников правительств двух стран.

Меморандум о сотрудничестве между ведущими портами Литвы и Украины, в частности, предусматривает укрепление взаимопонимания и дружественных отношений между сторонами, взаимовыгодное развитие портового бизнеса, содействие в увеличении грузооборота, обмен информацией (неконфиденциальной) в части маркетинговых исследований, планов развития инфраструктуры, тарифной политики, а также механизмов унификации правовых основ деятельности портов в соответствии со стандартами ЕС.

Документ также предполагает совместную организацию обучающих семинаров и других образовательных проектов с целью тренинга персонала в секторах управления портовыми терминалами, безопасности судоходства в гаванях, оперирования новейшей транспортно-перевалочной техникой.

Отдельным направлением сотрудничества в Меморандуме выделено техническое взаимодействие сторон по реализации информационного проекта в рамках инициативы Европейской комиссии TWINNING (обмен опытом внедрения электронного документооборота на базе двух программных продуктов — украинской Информационной системы портового сообщества (ИСПС) и литовской Информационной системы контроля грузов и товаров KIPIS).

Соглашение о сотрудничестве между администрациями портов Одесса и Клайпеда является седьмым по счету документом подобного рода. По состоянию на сегодняшний день одесские портовики успешно развивают двусторонние партнерские связи со своими коллегами в портах Галифакс (Канада), Майами (США), Антверпен (Бельгия), Марсель (Франция), Вентспилс (Латвийская республика), Латтакия (Сирийская Арабская Республика).

2.06.2015 г. в конференц-зале администрации Одесского порта состоялось **совещание представителей экспедиторских и агентских фирм, трейдеров, операторов терминалов с участием министра экономического развития и торговли Айвараса Абромавичуса и замминистра инфраструктуры Юрия Васькова.**

Прим. ред. *Подробнее можно ознакомиться с результатами совещания в блоке "Государственное и отраслевое регулирование".*

2.06.2015 г. был проведен **V Международный семинар ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли и логистики в Украине "Упрощение процедур торговли: от локального решения к национальной стратегии".** Семинар был организован Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) совместно с правительством Украины при поддержке Украинского национального комитета Международной торговой палаты (ICC Ukraine), Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс" и АО "ПЛАСКЕ".

Основными направлениями, определившими ход семинара, были тематические блоки, посвященные:

— прогрессу в реализации Информационной системы портового сообщества в Одесской области и перспективам дальнейшего развития морских или мультимодальных перевозок по принципу "единого окна";

— готовности Украины к выполнению Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли и дальнейшему развитию национальной стратегии упрощения процедур международной торговли и логистики;

— государственно-частному партнерству в развитии "единого окна" и портовой инфраструктуры.

Прим. ред. *Подробнее можно ознакомиться с результатами семинара в блоке "Упрощение процедур торговли".*

3.06.2015 г. состоялась торжественная церемонии открытия выставки-конференции "Интер-ТРАНСПОРТ". В мероприятии приняли участие заместитель министра инфраструктуры Украины по вопросам европейской интеграции Оксана Рейтер и заместитель министра инфраструктуры Украины Юрий Васьков. Оксана Рейтер от имени Министерства инфраструктуры поприветствовала участников выставки-конференции, пожелала всем делегатам плодотворных переговоров и заключения новых выгодных соглашений. Юрий Васьков пожелал участникам и гостям выставки заключения новых контрактов, строительства новых комплексов и открытия перспективных проектов в транспортной отрасли.

С приветственными словами к участникам мероприятия обратились руководитель транспортной группы поддержки Украины Европейской Комиссией Филипп Бургель-Верне, координатор проектов Постоянного международного секретариата ОЧЭС Евгений Козий, генеральный секретарь ТРАСЕКА Мирча Чиопрага, председатель ГП "АМПУ" Андрей Амелин, генеральный директор FIATA Марко Соржетти, глава Федерации работодателей транспорта Украины Орест Климпуш, исполнительный директор Международной ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA) Георгий Токман, президент Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ" Юрий Крук, советник президента АО "ПЛАСКЕ" Василий Зубков.

3.06.2015 г. прошел XIII "День международного экспедитора-2015". Мероприятие было посвящено перспективам развития интеллектуальной транспортной системы, проблемам внедрения, технологиям и профессиональной подготовке кадров и стало платформой для интересной и конструктивной дискуссии, предоставило участникам конференции отличную возможность установить новые деловые контакты для обмена накопленным опытом и совместно реализовывать новые проекты.

Прим. ред. *Подробнее можно ознакомиться с результатами форума в блоке "Логистика и экспедирование".*

Программа Международной транспортной недели в этом году была насыщена мероприятиями и, несмотря на сложную экономическую и политическую ситуацию в Украине, **в выставке "Интер-ТРАНСПОРТ-2015"** (3—5.06.2015 г.) приняли участие 80 компаний из 13 стран мира: Украины, Австрии, Бельгии, Великобритании, Германии, Италии, Казахстана, Нидерландов, Польши, Узбекистана, Турции, Литвы, Эстонии.

Прим. ред. *Подробнее можно ознакомиться с результатами выставки в блоке "Конференции, семинары, выставки".*

4—5.06.2015 г. на XIV международной конференции "Транспортная сеть Черноморского региона: комплекс коммуникаций между Европой, Азией и другими континентами" оживленные дискуссии вызвали доклады "Потенциалы дунайского судоходства в интегрированном транспортном коридоре Рейн—Дунай" (докладчик Суворов П.С., заместитель генерального директора по развитию дунайского судоходства Дунайской Комиссии), "Формирование черноморской транспортной сети: постоянный вызов" (докладчик Франц Й. Гоетц (Franz J. Goetz), президент, STEPPinternational-Strategic Education, Planning & Policy), "Научное обеспечение инновационных проектов" (докладчик Яценко А.В., заместитель директора, ГП "Научно-исследовательский проектно-конструкторский институт морского флота Украины"), "Опыт проектирования портовых зерновых терминалов. Основные аспекты при строительстве и эксплуатации" (докладчик Джулинский Д.П., заместитель директора по производству, ГП "Зерновая Столица").

В рамках конференции работали три секции по следующим направлениям:

— "Современные тенденции функционирования и развития портов (специальные и универсальные терминалы, инвестиции в развитие портовых терминалов, системы управления, государственно-частное партнерство)";

— "Направления развития портовых технологий перегрузочных работ и подъемно-транспортного оборудования";

— "Строительство, реконструкция, проектирование и техническая эксплуатация портовых и берегозащитных гидротехнических сооружений".

В общей сложности на конференции было представлено 27 докладов. В работе пленарного и секционных заседаний приняли участие более 150 делегатов.

В рамках Транспортной недели Ильичевским портом и руководством Международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA) был проведен **Инвестиционный форум**, посвященный дальнейшему расширению и развитию государственно-частного партнерства.

В соответствии с планом работы Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ" **4—5.06.2015 г.** состоялись два выездных заседания профильного комитета **"По проектированию, строительству, технической эксплуатации портовых гидротехнических, береговых и инженерных сооружений" и "По механизации, технологии и информатике",** в рамках которых обсуждались вопросы современного состояния и технологий ГТС в морских портах Украины, проблемы дноуглубления в ГТС, технологий и материалов для реконструкции причалов, инновационных решений для портового строительства. В ходе заседаний был организован круглый стол **"Кадровый голод в гидротехнической отрасли и невостребованность молодых специалистов. Проблемы и предложения".**

Ряд деловых мероприятий собрал руководителей ведущих предприятий отрасли.

Представители Администрации морских портов Украины и Ассоциации контейнерных линий Украины (АКЛУ) заявили о необходимости принятия закона, обеспечивающего упрощение контрольных и логистических процедур в морских портах страны. К такому выводу стороны пришли в ходе **круглого стола "Стратегия развития контейнерных перевозок в Украине-2015", проходившего 3.06.2015 г.** В работе круглого стола приняли участие представители государственных органов, специалисты линейного, контейнерного и экспедиторского бизнеса, профессиональных ассоциаций и транспортного сообщества.

Прим. ред. *Подробнее можно ознакомиться с результатами форума в блоке "Перевозки и инфраструктура" — "Водный транспорт".*

4.06.2015 г. Одесский национальный морской университет, Ассоциация портов Украины "УКРПОРТ" и Южный научный центр Транспортной академии Украины (ЮНЦ ТАУ) провели **седьмую международную научно-практическую конференцию "Современные порты — проблемы и решения".** Обсуждались проблемы подготовки и повышения квалификации кадров для транспортной отрасли, вопросы технической политики и технологии работы портов и терминалов, организационные и экономические проблемы развития рынка портовых услуг, правового обеспечения хозяйственной деятельности и безопасности портов. Конференция проводилась совместно с выездным заседанием профильного **комитета по механизации, технологии и информатике (КМТИ) Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ".**

Одесский национальный морской университет провел круглый стол **"Формула будущего специалиста: бизнес и образование в морской отрасли",** в ходе которого студенты, ученые и практики обсуждали вопросы взаимодействия бизнеса и образования при подготовке квалифицированных специалистов для предприятий и организаций морской отрасли. По итогам проведения круглого стола были выделены основные сферы сотрудничества образовательных и бизнес-структур при подготовке специалистов для морской отрасли: подготовка специалистов, необходимых на предприятиях морской отрасли в современных условиях; взаимодействие бизнеса и отраслевых ВУЗов в формировании качественного и количественного состава учебных программ; распространение информации о возможностях карьерных перспектив "непопулярных", но востребованных работодателями профессий; привлечение студентов и преподавателей к производственной деятельности на предприятиях отрасли; перспективы создания кластеров, технопарков и научно-технологических центров на базе университетов.

Одесская государственная академия строительства и архитектуры с успехом провела научно-техническую конференцию **"Гидротехническое и транспортное строительство"** в честь 65-летия факультета гидротехнического и транспортного строительства, тематика которой была посвящена вопросам гидротехнического строительства, перспективам развития, инновациям и инвестициям, проектированию, строительству и реконструкции автомобильных дорог и аэродромов, водопропускных сооружений и т.д.

В период Транспортной недели **5.06.2015 г. прошло заседание Конференции приморских регионов Европы (CPMR)**, на котором обсуждался проект **Vasco Da Gama for the Black Sea,** направленный на содействие транснациональному развитию в области морского образования в бассейне Черного моря. К участию были приглашены учебные заведения транспортной отрасли, региональные и местные власти, судовладельцы, профсоюзы и т.д.

Подводя итог, хотелось бы отметить, что Международная транспортная неделя уже в который раз подтвердила статус важного транспортного форума транспортной интеллигенции. Ее статус возрастает с каждым годом, четко прослеживается роль профильных общественных организаций и объединений в процессе трансформационных изменений в транспортном секторе и его инфраструктуре. Существенным позитивом является уровень и качество диалога между государственными структурами и частным бизнесом, а также возрастающий серьезный интерес к развитию транспортного сектора Украины, который проявляют все больше международных организаций.

Подготовила ХРУСТАЛЕВА Виктория,
с использованием материалов Оргкомитета выставки "Интер-ТРАНСПОРТ"

Украина заинтересована в реализации совместных инфраструктурных проектов с Китаем

16.06.2015 г. состоялась встреча министра инфраструктуры Украины Андрея Пивоварского с Чрезвычайным и Полномочным Послом КНР Чжан Сиюнем. В ходе встречи стороны сосредоточились на обсуждении двусторонних проектов, которые могут заинтересовать представителей бизнес-кругов КНР.

Так, Андрей Пивоварский уделил особое внимание национальному проекту "Воздушный экспресс", предусматривающему организацию железнодорожного пассажирского сообщения между Киевом и аэропортом "Борисполь"; проект финансировался китайской стороной. В настоящее время экономическая целесообразность "Воздушного экспресса" (передача которого от Госинвестпроекта в Мининфраструктуры еще не завершилась) не подтверждается. Минифраструктуры готово предложить альтернативные проекты, на которые можно направить средства доноров КНР.

Чжан Сиюнь заверил министра, что китайская сторона и в дальнейшем будет выполнять все договоренности, подписанные предыдущими правительствами, и готова рассмотреть возможность перенаправить инвестиции на другой проект. Стороны договорились провести дополнительные переговоры и окончательно определиться с путями использования этой кредитной линии. Министр выразил заинтересованность в реализации совместных инфраструктурных проектов, в частности в рамках китайской инициативы "Новый шелковый путь", суть которой — создание единой системы инфраструктурных и торговых путей в Евразии. Проект объединит восточную и западную части континента.

Посол заверил, что в рамках "Нового шелкового пути" существует потенциальная готовность китайских банков инвестировать в инфраструктурные объекты Украины, и предложил Мининфраструктуры подготовить презентации инвестиционных проектов для представителей бизнеса КНР.

В ходе встречи Андрей Пивоварский проинформировал посла о состоянии реформирования транспортной системы Украины и о глобальных изменениях, инициированных министерством в отраслях дорожного хозяйства, автомобильного, железнодорожного и водного транспорта.

Стороны договорились о продолжении сотрудничества, в т.ч. в рамках запланированного на июль заседания межправительственной комиссии Украина—КНР.

Чжан Сиюнь отметил положительные тенденции в работе Министерства инфраструктуры и повышение активности украинской стороны в отношениях с Китаем.

Справка. *На встрече в т.ч. присутствовали: первый замминистра инфраструктуры В. Шульмейстер, замминистра инфраструктуры-руководитель аппарата В. Омелян, директор департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта А. Федоренко, директор департамента международного сотрудничества М. Кошман и директор департамента стратегического развития дорожного рынка и автомобильных перевозок Р. Хмиль.*

ЕС подтвердил намерение поддерживать малый и средний бизнес в Украине

18.06.2015 г. министр экономического развития и торговли Украины Айварас Абромавичус и Комиссар ЕС по вопросам европейской политики соседства и переговоров по расширениию Йоханнес Хан подписали Меморандум о взаимопонимании относительно программы ЕС по поддержке малого и среднего бизнеса в Украине. "Меморандум о взаимопонимании… даст нам возможность воспользоваться программой технической помощи Евросоюза SURE с бюджетом в EUR55 млн", — отметил в ходе церемонии подписания Айварас Абромавичус.

Указанная программа ЕС позволит создать 15 центров поддержки малого и среднего бизнеса в 15 регионах страны, в которых местные и международные консультанты будут помогать бизнесу стать более конкурентоспособным, находить рынки сбыта, пользоваться возможностями ЗСТ с ЕС. Особое внимание, по словам министра, будет уделено регионам, пострадавшим от конфликта, где бизнес может помочь с занятостью и реинтеграцией переселенцев, сообщает пресс-служба Министерства экономического развития и торговли.

В Одесском порту специалисты Евросоюза презентовали проект морского "единого окна" AnNA

16—17.06.2015 г. в Одесском морском порту с рабочим визитом находилась делегация из Латвии — специалисты, принимающие участие в реализации проекта AnNA, и таможенной службы. Во встрече участвовали специалисты администрации порта, ГП "АМПУ", сообщает пресс-служба администрации Одесского морского порта.

Цель проекта AnNA — это так называемое морское "единое окно" (SafeSeaNet), ассоциированным членом которого стала Украина, внедрение во всех морских портах ЕС единой электронной системы, обеспечивающей возможность всем участникам портового сообщества осуществлять обмен информацией исключительно в электронном виде. Морское "единое окно" успешно функционирует во всех морских портах Европейского Союза. Для внедрения SafeSeaNet в отечественных портах создана рабочая группа, в которую, помимо специалистов Евросоюза, вошли представители АМПУ.

В ходе визита латвийские коллеги поделились опытом построения, правовыми основами создания морского "единого окна", в режиме реального времени продемонстрировали работу данной системы. Они отметили, что Администрация морских портов Украины проделала большой объем работы, направленной на реализацию Директив 2002/59/ ЕС и 2010/65/ ЕС. Специалисты Евросоюза выдали рекомендации, позволяющие Украине выполнить указанные Директивы Евросоюза.

Рекомендации в основном касаются внесения изменений в законодательство. А именно, ввести на нормативном уровне обязательное предоставление судовладельцами (или их представителями) в электронном формате XML стандартизированных форм FAL, определенных Конвенцией IMO по облегчению международного морского движения. Внести изменения в нормативно-правовые акты Украины по оформлению судна контролирующими органами в электронном виде на основании информации, предоставленной в стандартизированных формах FAL. Контроль на судне осуществлять исключительно по результатам анализа рисков.

Кроме того, необходимо внести изменения в нормативно-правовые акты о проведении таможенного досмотра товаров, их взвешивания. Решение о проведении таможенного досмотра товаров, взвешивания, которое принимается в морском порту, должно быть согласовано с начальником таможни или таможенного поста и проводиться в исключительных случаях. Изменения потребуют и нормативно-правовые акты Украины в отношении контроля вывоза грузов с территории морских пунктов пропуска автомобильным и железнодорожным транспортом. Контроль необходимо возложить на таможенную службу без участия пограничников. В законодательстве Украины нужно прописать положение, обязывающее субъектов хозяйствования, осуществляющих свою деятельность в морском порту, предоставлять информацию, предусмотренную законодательством ЕС, требованиями IMO.

Латвийские гости отметили, что создание национального "единого окна" должно проходить на базе действующей Информационной системы портового сообщества (ИСПС).

Для латвийских гостей организовали ознакомительную экскурсию по Одесскому порту.

Международная агропромышленная корпорация инвестирует в портовую отрасль Украины

Международная агропромышленная корпорация Soufflet Group инвестирует в развитие инфраструктуры ГП "Ильичевский морской торговый порт". Соответствующий Меморандум о намерении 19.06.2015 г. подписали в Киеве директор порта Юрий Крук и гендиректор "Нью Ворлд Грейн Юкрейн" (дочерней компании The Soufflet Group) Жан-Марк Филуз. На церемонии подписания присутствовали министр инфраструктуры Украины Андрей Пивоварский, министр аграрной политики и продовольствия Украины Алексей Павленко, директор компании "Нью Ворлд Грейн Юкрейн" по Черноморскому региону Николай Горбачев.

По сообщению пресс-службы Минагрополитики, компания-инвестор планирует построить в порту современный перегрузочный зерновой комплекс путем капитальной реконструкции одного из крытых складов с прилегающими территориями вблизи причала, находящегося на балансе порта. Мощность терминала составит 100 тыс. т зерна единовременного хранения, а возможность отгрузки зерна — 1 млн т в год. Общий объем запланированных инвестиций составит $100 млн.

Целью такого сотрудничества является развитие логистики, модернизация инфраструктуры морского транспорта Украины, выполнение стратегии развития экспорта зерновых и расширение внешних рынков Украины.

Подписанный Меморандум предполагает передачу части мощностей порта в долгосрочную аренду с возможностью проведения реконструкции объектов инфраструктуры и передачи земли на весь срок аренды.

Реализацию мер, изложенных в документе, планируется завершить в течение 2 лет с даты его подписания, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

В ходе подписания Меморандума Андрей Пивоварский отметил важность развития терминальной инфраструктуры морских портов Украины.

"Сейчас мощности инфраструктуры, работающей на экспорт сельскохозпродукции, используются на максимум. Имея намерение удвоить экспорт в ближайшие годы, нам необходимо увеличивать эти мощности… Поэтому мы приглашаем иностранных и украинских инвесторов принять участие в развитии инфраструктуры портов. Со своей стороны мы готовы способствовать всеми возможными путями", — заявил министр.

Также Андрей Пивоварский подчеркнул: "Правительство проводит целый ряд реформ, чтобы создать более благоприятные условия ведения бизнеса в Украине и защитить права инвесторов. Сегодняшнее событие — лучший ответ всем скептикам, которые рассказывают, что наша страна не интересна инвесторам. Украина имеет значительный транзитный и сельскохозяйственный потенциал, и это очевидно не только нам, но и нашим зарубежным партнерам. Инвесторы видят, что Украина меняется к лучшему. Их готовность вкладывать средства в нашу страну это подтверждает".

По данным Минагропрода, всего на базе Ильичевского порта подготовлено 12 инвестиционных площадок, которыми уже заинтересовались 25 украинских и иностранных компаний. Если инвестиционные проекты будут реализованы, можно рассчитывать на инвестиции в размере до $1 млрд и увеличить мощность порта на 24 млн т.

Примечание. *В мае—июне 2015 г. Мининфраструктуры Украины провело рабочие встречи с представителями The Soufflet Group с целью определения потенциально интересных для компании украинских инфраструктурных проектов. Для представителей The Soufflet Group был организован ряд ознакомительных поездок в украинские морские порты, что позволило потенциальному инвестору исследовать нашу портовую инфраструктуру и определиться с приоритетными объектами для вложения средств.*

Справка. *Компания Soufflet основана во Франции 115 лет назад как предприятие по скупке и переработке зерна. В настоящее время компания занимает лидирующие позиции в мире по ряду показателей: является крупнейшим во Франции экспортером зерна, первым мукомолом в Европе, первым солодовщиком в мире, занимает первое место в Европе по переработке кукурузы. Со штатом в 2,4 тыс. человек в шести странах Европы (Франция, Англия, Бельгия, Испания, Италия и Голландия) и 27 промышленными установками группа в настоящее время занимает ведущее место в аграрном секторе Европы, сообщает* УНИАН.

БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

9[я] МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ

4[я] МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

1[я] МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

6 - 8.10.2015

Минск, Республика Беларусь

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2

Организатор:

T&C ЗАО «ТЕХНИКА и КОММУНИКАЦИИ»

Тел.: (375-17) 306 06 06, E-mail: transport@tc.by http://tc.by

При поддержке:

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА и КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Откровенный разговор бизнеса с властью

2 июня т.г. в рамках Транспортной недели в конференц-зале администрации Одесского порта состоялось совещание представителей экспедиторских и агентских фирм, трейдеров, операторов терминалов с участием министра экономического развития и торговли Айвараса Абромавичуса и замминистра инфраструктуры Юрия Васькова. Цель встречи — установить обратную связь с бизнесом и получить информацию о том, насколько эффективным оказался на деле Закон "О внесении изменений в некоторые законодательные акты относительно упрощения условий ведения бизнеса (дерегуляция)" № 191-VIII, вступивший в силу в апреле т.г.

Как известно, Закон, принятый ВР и подписанный Президентом в апреле, предусматривает упрощение процедуры открытия и ведения хозяйственной деятельности, сокращение разрешительных и согласительных процедур, повышает уровень защиты прав бизнеса и др. Что касается зернового бизнеса, то предусмотрено сокращение сроков выдачи фитосанитарных сертификатов при погрузке зерна на судно с 5 дней до 24 часов, а также отмена сертификата при транспортировке груза с линейного в портовый элеватор.

Сам глава Минэкономразвития так прокомментировал свое желание пообщаться с представителями бизнес-структур:

— Время проходит, бизнес ожидает положительных изменений. Мы считаем, что недостаточно принять закон, надо правильно его имплементировать. Поэтому задача моя, заместителей, других министров — ездить в регионы и проверять, что там происходит.

Во время встречи практически каждый желающий смог выступить. Так, Юрий Губанков, генеральный директор ООО "Бруклин-Киев", одного из крупных инвесторов портовой отрасли, отметил, что после вступления в силу Закона о дерегуляции проблем с оформлением зерновых грузов нет. Его поддержали генеральный директор компании "Зектор" (железнодорожный и внутрипортовый экспедитор) Сергей Торшин, представители трейдинговых компаний "CHS Украина", "Кернел" и "Инзерноэкспорт", компании "Одемара Лтд." (морской агент).

В то же время генеральный директор компании "Бруклин-Киев" посетовал на то, что оформление раз-

решений на строительство, а затем сдачу объекта в эксплуатацию нередко занимает больше времени, чем само строительство.

— Есть еще одна проблема, — продолжил Ю. Губанков. *— Речь идет о бесчисленных проверках компании фискальными органами. Перед тем, как получить кредит ЕБРР в $60 млн, мы прошли серьезнейший аудит — полномасштабную проверку международных компаний всей финансовой деятельности и ликвидности предприятия (т.н. Due deal). Почему наши налоговые органы не доверяют результатам этого аудита, проведенного европейскими специалистами? Поскольку мы стремимся в Европу, то нужно, чтобы налоговые органы признавали результаты независимого аудита.*

В ходе совещания были подняты и другие вопросы. В частности, Дмитрий Человенко ("CHS Украина") озвучил проблему возврата НДС и высказал пожелание разработать механизм автоматического возврата налога на добавленную стоимость. На что А. Абромавичус ответил, что с 1 января 2016 г. вступит в силу новый Налоговый кодекс, в котором планируется предусмотреть решение проблемы возврата НДС.

Экспедиторы подняли вопрос назначения контролирующими органами различных видов инструментального досмотра контейнерных грузов, которые обходятся грузовладельцу довольно дорого, снижают эффективность бизнеса в Украине. Практически всегда в результате такого досмотра ничего запрещенного не находят. "*И хотя в Таможенном кодексе предусмотрена ответственность лица, назначившего необоснованный инструментальный контроль, механизм привлечения к ответственности не разработан",* — сказал Михаил Бархан (экспедиторская фирма "Одемара Интер").

Помимо этого, внесено предложение об отмене приказа от 13.10.2008 г. № 661 "Об утверждении инструкции ведения учета и оформления операций с зерном…", предусматривающего раздельное хранение в емкостях зерна согласно классификации ДСТУ. Однако международные контракты заключаются на основании системы качества ISO, а не привязываются к классификации ДСТУ. Поэтому следует изменить систему, при которой элеваторы вынуждены неэффективно использовать свои емкости, разделяя зерно согласно классификации, которое в конечном счете ссыпают в один трюм. Еще одно предложение касалось переноса фитосанитарной службы на территорию порта, поскольку сейчас она находится в одном из удаленных от порта районов города.

Участник совещания замначальника администрации Одесского порта по операционной деятельности Руслан Сахаутдинов отметил, что его приятно удивило желание А. Абромавичуса лично пообщаться с экспедиторами, трейдерами, судовыми агентами, операторами терминалов, чтобы узнать, насколько им легче стало работать, предложить помощь в решении других вопросов. "*Откровенно радует то, что чиновник высокого ранга интересуется действенностью принятого Закона. По окончании встречи Айварас Абромавичус раздал всем участникам встречи свои визитки и сказал, что все предложения и замечания необходимо изложить в письменном виде на его электронную почту. Нужно только нашим бизнес-структурам проявлять большую активность в формировании предложений по изменению нормативно-правового поля для своей деятельности",* — подчеркнул замначальника администрации порта.

Для участников совещания была организована экскурсия по Одесскому порту. Вместе с А. Абромавичусом и Ю. Васьковым они посетили ПЗТ "Олимпэкс Купе Интер.", генеральный директор которого Виктор Юханов рассказал о настоящем и перспективах развития зернового терминала.

На территории службы логистики и обработки автотранспорта глава Минэкономразвития ознакомился с тем, как реализуется на деле электронная система "единое окно". А. Абромавичус одобрил реализованные в Одесском порту новейшие технологии и пожелал продолжить их внедрение в морских портах.

ОВРУЦКАЯ Татьяна

Реализация глобальных логистических стратегий в системе международных перевозок

В Одессе 2.06.2015 г. в рамках "Международной транспортной недели-2015" состоялся форум "Реализация глобальных логистических стратегий в системе международных перевозок". Участники мероприятия обсудили вопросы транспортного потенциала страны, необходимость дальнейшего развития транспортных коридоров и возможных преференций, которые получит Украина при полномасштабном внедрении в законодательство принципов упрощения процедур торговли.

В мероприятии приняли участие министр инфраструктуры Андрей Пивоварский, министр экономического развития и торговли Айварас Абромавичус, президент Украинского национального комитета МТП Владимир Щелкунов, заместитель министра транспортных коммуникаций Литовской Республики Саулюс Гирдаускас, генеральный секретарь Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА Мирча Чиопрага, руководитель транспортной группы поддержки Украины Европейской Комиссией Филипп Бургель-Верне, представитель ЕЭК ООН Марио Апостолов, координатор проектов Постоянного международного секретариата ОЧЭС Евгений Козий, вице-президент по вопросам стратегического развития Американской торговой палаты в Украине Тарас Качка, вице-президент Украинского союза промышленников и предпринимателей Сергей Прохоров.

Первый блок открыл министр инфраструктуры Андрей Пивоварский отчетом о проделанной Мининфраструктуры работе по всем видам транспорта. Он также уточнил, что цель проведения мероприятия в рамках нынешней Транспортной недели — привлечь внимание к Украине как к стране, которая является транзитным мостом между Евросоюзом, Азией и Балтией.

"Транспорт и развитие внешней экономической деятельности находятся в тесной связи, а эффективная организация международных перевозок — одна из основ устойчивого развития мировых торгово-экономичных отношений", — подчеркнул Андрей Пивоварский.

Как отметил министр, за последний год Украина вышла на новый уровень взаимоотношений с Европой, в частности было ратифицировано Соглашение между Украиной и ЕС.

"Для нашей страны открываются европейские рынки, с 1.01.2016 г. заработает Зона свободной торговли между Украиной и странами-членами ЕС. Для нас это огромные возможности, в то же время у Украины есть и высокие требования", — заявил Андрей Пивоварский.

По его мнению, в контексте данного вопроса главный приоритет транспортной политики украинского правительства — создание условий для свободного перемещения товаров, услуг и рабочей силы, а основным заданием для правительства на сегодня является максимальное приближение украинской транспортной системы к европейским стандартам качества, скорости, безопасности перевозок, соблюдение европейских экологических норм.

"И эта работа нацелена на реформирование транспортного сектора, и эта работа активно идет", — уточнил министр.

В области железнодорожного транспорта, по словам Андрея Пивоварского, был разработан проект Закона Украины "О железнодорожном транспорте", который в настоящее время активно обсуждается специалистами, общественностью и иностранными экспертами.

"Новая редакция документа разработана совместно с нашими европейскими экспертами с максимальным учетом законодательства ЕС по урегулированию отрасли и порядка доступа к инфраструктуре, организации перевозок и безопасности на железнодорожном транспорте и других важных аспектов", — заявил он.

Также продолжается реализация мероприятий относительно создания ПАО "Украинская железная дорога", идет процесс корпоратизации, который, по прогнозам Андрея Пивоварского, завершится до сентября т.г.

Разработана программа обновления и модернизации железнодорожного подвижного состава, создается полномасштабная тарифная система на железнодорожном транспорте.

В секторе авиационного транспорта, по словам министра, было проработано Соглашение об общем авиационном пространстве между Украиной и ЕС. Министр инфраструктуры ожидает подписания документа уже в 2015 г.

"Не дожидаясь подписания документа, Мининфраструктуры было принято решение применить принципы "открытого неба" в аэропорту "Львов", — отметил Андрей Пивоварский.

Что касается сектора морского транспорта, готовятся изменения в Кодекс торгового мореплавания и Закон "О морских портах Украины". Создается законодательная основа для возможной приватизации государственных стивидорных компаний, осуществляется подготовка к пилотному концессионному проекту в морском порту "Южный".

Также, как отметил А. Пивоварский, осуществляются меры по восстановлению целевого использования портового сбора, упрощается процедура оформления судов, грузов и транспортных средств в портах, развивается портовая инфраструктура.

Министр еще раз подчеркнул, что Мининфраструктуры поддерживает приватизацию стивидорной деятельности в Украине, потому что "это позволит сделать ее более конкурентной, позволит работникам получить более высокие зарплаты и соцстандарты".

В сфере речного транспорта разработан проект Закона Украины "О внутреннем водном транспорте", который сейчас находится в публичном доступе и обсуждении.

"Данным законопроектом определены общие правила перевозки внутренними водными путями, управления портовой инфраструктурой и порядок доступа к ней. Будет урегулирован вопрос осуществления коммерческой деятельности в речных портах, в частности, внедрение речного сбора. Осуществляются мероприятия по открытию внутренних водных путей для судов под флагами третьих стран. В июле начнутся дноуглубительные работы на реках Южный Буг и Днепр, и мы планируем завершить их до конца года", — отметил Андрей Пивоварский.

В сфере дорожного хозяйства, по словам министра, будет вводиться плата за проезд большегрузных автомобилей для компенсации вреда, нанесенного автодорогам Украины общего пользования. Также проводится работа в сфере децентрализации управления Укравтодора, параллельно идет работа по реформированию ведомства.

Что касается первоочередных проблем Одесского региона, то А. Пивоварский считает, что основные проблемы — это дороги и "узкие горлышки" на подходах к портам.

"В принципе это и техническое состояние как всех дорог области, так и подъездных дорог к портам. Вторая проблема — "узкие горлышки" на подходах к портам, и дороги, и железнодорожные магистрали. Грузопоток растет, в порты будут заходить как местные инвесторы, так и иностранные, которые будут строить новые терминальные мощности. Сейчас мы видим, где есть "узкие горлышки", но если не решать эту проблему, мы не справимся логистически", — подчеркнул Андрей Пивоварский, добавив, что сейчас реализуется проект по расширению "узких горлышек" в железнодорожной инфраструктуре.

Вместе с тем хуже ситуация обстоит с "узкими горлышками" на дорогах, потому что в Мининфраструктуры констатируют огромный дефицит средств на их расширение.

После подробного отчета Мининфраструктуры министр транспортных коммуникаций Литовской Республики Саулюс Гирдаускас сообщил, что очень важным фактором развития экономических отношений между странами, эффективного сотрудничества в области транспорта и логистики является многолетний опыт общения и налаживание связей на всех уровнях.

"Как пример этому необходимо упомянуть о разработанном проекте интермодального контейнерного поезда "ВИКИНГ", который служит крепкой основой для дальнейшего развития грузовых коридоров. "ВИКИНГ", соединяющий Балтийское и Черное моря, был запущен в 2003 г. в качестве совместного проекта управления железных дорог, портов и логистических компаний Литвы, Беларуси и Украины… Расшире-

ние проекта до Турции и Швеции обеспечит соединение регионов Ближнего Востока со странами Северной Европы, в то время как страны Южного Кавказа представляют собой важное связующее транзитное звено для "ВИКИНГа" на пути в Центральную Азию", — отметил Саулюс Гирдаускас.

По его словам, Литва осуществляет инвестиции для обеспечения транспортных и логистических услуг высочайшего качества.

"Тем не менее, Литва открыта для альтернативных возможностей инвестирования, включая участие иностранного капитала", — уточнил Саулюс Гирдаускас, добавив, что сейчас настало время работать над развитием евразийской транспортной сети, интермодальными связями между автомобильным, железнодорожным и морским транспортом.

Представитель ЕЭК ООН Марио Апостолов напомнил, что ЕЭК ООН уже пятый год сотрудничает с Транспортной неделей в Одессе и совместными усилиями организовывает семинары по упрощению процедур торговли и "единого окна".

"Результаты нашего сотрудничества уже видны. В Одессе действуют Информационная система портового сообщества, локальное "единое окно". На основе наших проектов создана Межведомственная рабочая группа по упрощению процедур торговли и логистике, и на основе этой группы мы проводим исследования относительно готовности Украины применить меры Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли", — сказал Марио Апостолов.

Он также отметил, что повышение уровня применения мер по упрощению процедур торговли до среднего уровня приведет к повышению в Украине реальных доходов на 25% и увеличению экспорта на 50%.

Координатор проектов Постоянного международного секретариата ОЧЭС Евгений Козий заявил, что Украина в июне т.г. завершает двухлетний срок по координации транспортной деятельности в главном транспортном органе ОЧЭС — рабочей группе по транспорту, и передает эстафету Румынии, которая станет страной-координатором с 1.07.2015 г. на двухлетний период.

"В самых кратких чертах об итогах совместной деятельности государств-членов по реализации плана действий: в этом периоде была завершена работа по таким соглашениям, как Меморандум о взаимопонимании относительно скоординированного развития Черноморской кольцевой автомагистрали, Меморандум о взаимопонимании по развитию морских магистралей в регионе ОЧЭС; созданы отдельные рабочие технические органы; проводятся регулярные встречи с целью реализации данных проектов. В комплексе с Меморандумом о взаимопонимании по упрощению процедур для автоперевозок в Черноморском регионе эти проекты направлены на создание автодорожной и морской транспортной инфраструктуры в Черноморском регионе", — уточнил Евгений Козий, добавив, что это совместная деятельность Украины, Грузии и Румынии, где Украина является координатором рабочей группы по транспорту.

По его словам, на данный момент осуществляется проект по введению единого разрешения на перевозки автомобильным транспортом через страны ЧЭС, а также пилотный проект по введению единого для стран ОЧЭС весового сертификата, который должен сократить многочисленные процедуры взвешивания автотранспорта.

"Итоги данной работы будут рассмотрены осенью т.г.", — сообщил Е. Козий.

Вице-президент по вопросам стратегического развития Американской торговой палаты в Украине Тарас Качка отметил, что все международные компании в Украине заинтересованы в развитии конкретных инфраструктурных проектов, в частности развитии портовой и железнодорожной инфраструктуры, потому что от реализации этих проектов зависит и реализация экспортных мощностей, которые есть у украинской экономики.

Первый вице-президент Украинского союза промышленников и предпринимателей (УСПП) Сергей Прохоров считает, что главной задачей для Украины в контексте евроинтеграции является реальная промышленная кооперация, развитие производственных связей между секторами экономики в области транспорта, промышленности, культуры и науки.

Он также добавил, что УСПП готовится открыть в Одессе завод по производству очистных сооружений, соответствующих современным экологическим требованиям.

"Мы понимаем ответственность, которую несем за экологию нашего промышленного производства, это одно из главных требований ЕС, требование сегодняшнего развития экономики, и в этом направлении УСПП работает три года, и сейчас выходим на создание первого завода по производству очистных сооружений, соответствующих современным экологическим требованиям, в Одессе. Это стало возможным благодаря сотрудничеству с литовской компанией. Надеемся, что система очистки воды, система очистки стоков позволит нам изменить экологическую ситуацию в стране. К примеру, в Днепр сбрасывается за год около 600 млн т неочищенной воды", — сообщил Сергей Прохоров.

Как показал форум "Реализация глобальных логистических стратегий в системе международных перевозок", тема транспортной логистики сегодня является очень актуальной, но для полноценного совершенствования необходимо определить ее состояние на данном этапе и далее поступательно строить планы и стратегию развития. В ходе форума все участники сошлись во мнении, что Украина движется в правильном направлении, развивая свою логистическую инфраструктуру, и в будущем транспортная логистика Украины имеет все шансы выйти на уровень европейских стран.

РОСЛИК Инна

Международные
специализированные выставки

TRANS UKRAINE

ИнтерСклад'2015

- Транспорт
- Логистика
- Инфраструктура
- Склад

ТРАНСУКРАИНА

27-29 октября 2015

МВЦ (ст. метро «Левобережная»)
Броварской пр-т, 15, Киев, Украина

Организаторы:
PREMIER EXPO ITE

Тел: +38 (044) 496-8645
e-mail: trans@pe.com.ua
www.transukraine.com.ua

ColdChain Ukraine

Новая экспозиция в рамках выставки «ТрансУкраина»
Единственная специализированная в Украине экспозиция оборудования и услуг для транспортировки и хранения продукции с соблюдением особого температурного режима

Cold Storage
(холодный склад):
- складские комплексы
- складское оборудование

Cold Transport
(холодный транспорт):
- транспорт
- холодильное оборудование для транспорта
- сервис для транспорта

Cold Chain Supply
(холодные поставки):
- логистические услуги
- транспортные услуги
- транспортная инфраструктура и оборудование

Польские дороги: история успеха

Польша всегда тяготела к Европе. И по уровню жизни и порядку всегда была на шаг западнее Украины. Став членом ЕС, страна не только получила открытые границы с европейскими странами, но и финансовую помощь в реализации реформ, в том числе и дорожного хозяйства. Как строятся дороги Польши, мы узнали, побывав в пресс-туре, организованном Агентством международного развития и Польским фондом Солидарности.

О пересечении польской границы с Украиной символизирует чашка кофе. В автомобиле, следующем по автотрассе, она не разливается на ямах и ухабах, которыми славятся отечественные дороги. Но чтобы добиться гладких и ровных дорог, Польше пришлось приложить немало сил и методом проб и ошибок сделать эффективным управление дорожным хозяйством.

"О польских дорогах в 90-е годы ходило много анекдотов, — рассказал нам пресс-секретарь Министерства инфраструктуры и развития Республики Польша Петр Попа. — После изменения государственного устройства страны, мы опробовали несколько форм управления дорогами. Сначала мы ввели в действие концессионные соглашения. Отдавали предпринимателю участок территории на определенный срок. Он брал кредит на строительство трассы, а потом ставил шлагбаум, назначая тариф за проезд дороги. Все были разобщены. Не было единства. Благодаря реформе самоуправления, мы вышли на другой уровень, дали возможность проявить себя местному самоуправлению, и в то же время объединили наши усилия и стратегии".

Польша разделена на 16 воеводств (аналог областей), 379 повятов (районы) и 2479 гмин (громады города и села). Каждый орган власти имеет свой бюджет, полномочия и обязанности. За дороги местного значения отвечают гмины, строительство шоссе

между селами в ведении повята, а воеводство отвечает за инфраструктуру регионального значения. При этом соблюдается четкое разделение компетенций. За каждую поставленную задачу или объект отвечает только гмина, только повят или только воеводство. Есть кому отвечать, почему возник провал на его участке дороги. А водитель в случае повреждения автомобиля из-за ненадлежащего состояния трассы точно знает, на кого подавать в суд, чтобы получить компенсацию за ущерб. В Польше нет "коллективной ответственности", когда людей гоняют от одного учреждения к другому, не находя виноватых. Суды четко реагируют на административные дела. И за проволочку отвечают своей должностью.

Благодаря успеху реформы самоуправления, поляки получили возможность управлять на местах, для чего у органов самоуправления есть власть и деньги. В местном бюджете остается 36% налогов физлиц и 6% налогов юрлиц. Не ожидая руководства сверху, люди сами решают, как им благоустроить свою жизнь. Большой спрос с председателя — войта (мэра), который реально отвечает за свои действия перед своими избирателями. Жители гмины могут отозвать войта, если он не проявит себя хозяйственником.

"В то же время войт должен быть еще и менеджером, — рассказал нам Мирослав Жидек, войт гмины Конопницы, объединяющей несколько сел. — Для благоустройства наших сел у нас есть не только бюджет, но и возможность получить гранты Евросоюза. Поэтому мы можем часть средств направить на улучшение наших дорог".

За счет реализации европейских грантов г. Люблин, который считался депрессивным регионом, за несколько лет создал дорожную инфраструктуру, построил аэропорт, мосты, развязки, объездную трассу для большегрузных автомобилей, а также обновил подвижной состав депо, купив новые троллейбусы. По программе "Городской транспорт в крупных городах" в Варшаве была построена вторая линия метро. Стоимость финансирования новой ветки метрополитена со стороны ЕС составила половину необходимых средств — 3,1 млрд злотых. Мэрия Гданьска за счет привлечения грантов Евросоюза обновила станции пригородных поездов. По правилам ЕС финансирует примерно до 50% проекта. Остальное должно быть добавлено местным бюджетом. Поэтому электрички стали в полтора раза дороже. Но зато курортники едут в комфортных условиях.

Глобальным строительством стал участок 45 км общенациональной автомагистрали Pyrzowice—Maciejów—Sośnica в Катовицком воеводстве (Верхняя Силезия). Стоимость работ составила 5,8 млрд злотых (из них средства ЕС — 4,7 млрд злотых). Были построены пункты сбора оплаты, узлы пересечений железнодорожных линий, рек и путей миграции животных, водопропускные трубы и 80 других инженерных объектов.

"За 10 лет на развитие транспортной системы страны было израсходовано EUR34 млрд из фондов Евросоюза, — отметили представители Министерства инфраструктуры и развития Республики Польша. — И в ближайшую пятилетку планируется освоить примерно столько же".

Евросоюз заинтересован в развитии польских дорог, так как проводит политику Трансъевропейской транспортной сети, создавая инфраструктуру, позволяющую каждому гражданину Европейского Сообщества свободно, комфортно и логистически продуманно перемещаться в пределах территории стран-членов ЕС.

В то же время ЕС проводит политику выравнивания территорий и направляет средства в те районы, где еще нужно строить, модернизировать, чтобы в каждом уголке Польши чувствовалось дыхание Европы. Например, благодаря реализации национальной программы "Стратегия развития транспорта" к 2023 г. будет значительно сокращено время передвижения между центрами воеводств. Из Варшавы в Люблин можно будет добраться не за 3, а за 2 часа. Также планируется расширение автомобильных и железных дорог. Сегодня автобаны составляют всего 5% от общего польского дорожного хозяйства. Поэтому первоочередной задачей стоит строительство и расширение таких дорог. Важное направление — чистый экологический транспорт. И пример его развития — появление на дорогах новеньких электромобилей с зеленой эмблемой.

В инвестициях в Польшу заинтересованы Германия, Австрия, Голландия и другие европейские страны. Ведь на каждый вложенный евро они получают 46 евроцентов. Поэтому Польша является перспективной страной, способной осваивать инвестиции для своего развития, чтобы потом быть развитой европейской страной и помогать другим государствам, которые выбрали путь в ЕС.

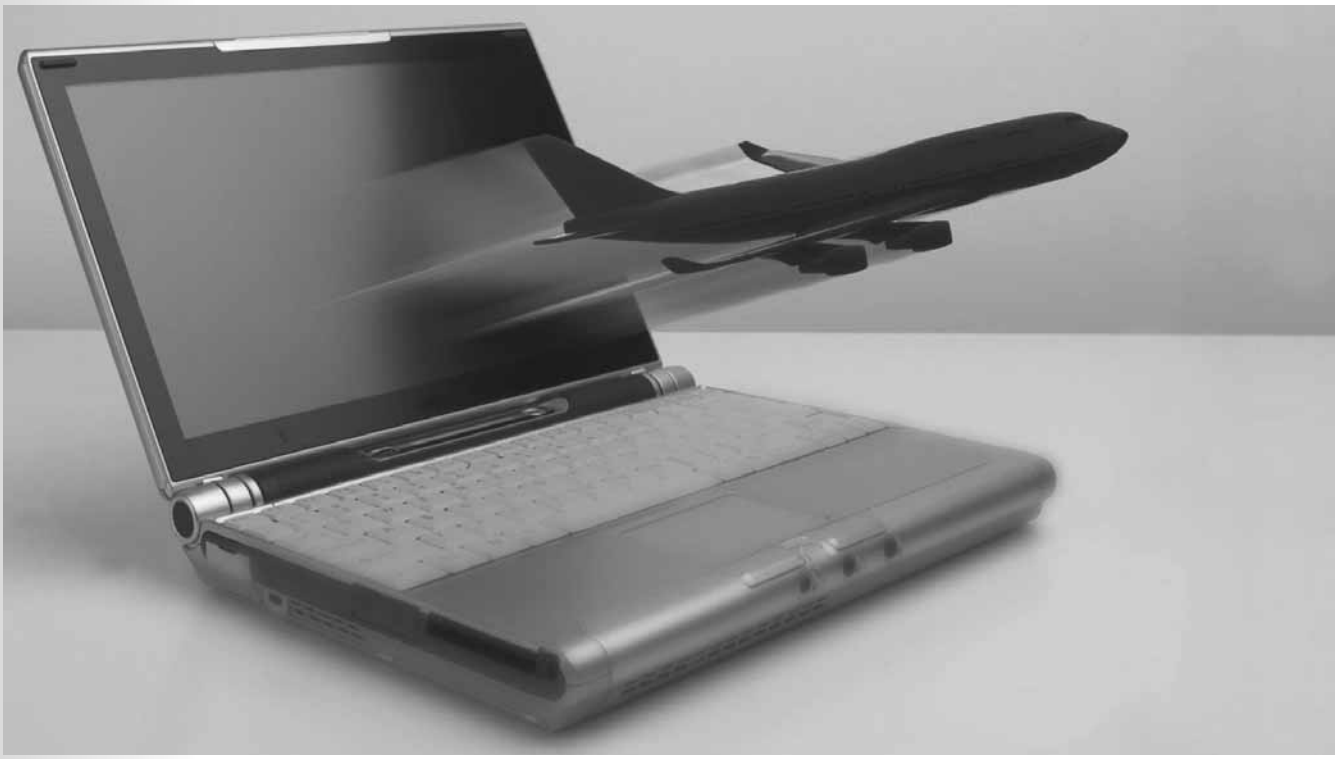
Но чтобы освоить европейские средства, нужно еще доказать, что предлагаемый проект пойдет на пользу стране и всему европейскому сообществу. Поэтому Брюссель достаточно строго и бюрократично отслеживает гранты. А стратегия построения транспортной системы решается на национальном уровне. Конечно "золотой поток" ЕС не вечен. Пока ЕС финансирует строительство автострад и скоростных магистралей, региональных дорог. Но когда инфраструктура будет соответствовать заданным требованиям, дороги уже будут содержать местные власти на своем уровне самоуправления. И, судя по реализации программ, полякам это удастся.

Побывав на встрече в Министерстве инфраструктуры и развития Республики Польша, мы получили приглашение на обучение наших украинских специалистов по организации и развитию инфраструктуры и освоению средств Европейского банка, предназначенных для проведения реформ в Украине.

ИЩУК Инна

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ
события, факты и комментарии

Проблемы с переходом на электронный документооборот в авиации



12 лет прошло с момента принятия Закона Украины "Об электронных документах и электронном документообороте". Но широкого практического применения в народном хозяйстве электронные формы документов пока не нашли.

Имеются сдвиги со стороны государственных органов, которые в последние годы внедрили электронную подачу отчетов или заявок. Это, с одной стороны, позволило уменьшить непроизводительные трудозатраты предприятий, сопряженные со сдачей отчетов, и высвободило персонал органов по их приемке, передав их функции автоматизированным системам обработки данных. Это позволило персоналу уделять больше времени анализу обработанной информации.

С другой стороны, потребовались существенные единовременные затраты на разработку таких автоматизированных систем сбора и обработки данных и, кроме этого, систем подготовки информации для множества пользователей из отчетных предприятий и организаций. Обычно эти системы сопряжены с центрами сертификации ключей для электронной подписи документов.

Проблема в том, что разные ведомства воспринимают только определенные виды ключей, и организациям приходится иметь для общения с ними несколько ключей и договоров с провайдерами, предоставляющими соответствующие услуги. Еще существует проблема сохранения в электронном архиве копий сданных отчетов. Пока многие организации сохраняют в своих архивах бумажные копии с квитанциями об их принятии в электронном виде.

Анализ эффекта от перехода на электронный документооборот и электронное администрирование отчетов не проводился (и не публиковался), что не способствует активизации перехода на электронный документооборот.

Последняя фраза из текста Закона "Об электронных документах и электронном документообороте" — "стимулирование предприятий, учреждений и организаций, которые внедряют электронный документооборот" — на практике не реализуется. Разработанный проект закона, дополняющего этот и развивающего некоторые его положения, "Об электронной коммерции", так и не прошел второго чтения в ВР.

Широкое применение электронных форм документов для оформления хозяйственных операций (договоров) сдерживается также из-за отсутствия соответствующих отраслевых нормативных документов, согласованных с государственными органами.

А жесткость требований действующего законодательства усложняет его практическое применение. Тем более, что законодательство ЕС, к которому мы задекларировали свое стремление, старается учитывать требования и удобство практических пользователей.

В авиационной отрасли это касается в первую очередь идентификации клиента и отсутствия электронной цифровой подписи. Хотя понятие "электронная подпись электронного документа" в системе эмитента присутствует обязательно.

Мировая авиационная отрасль характеризуется сравнительно небольшим количеством форм перевозочных документов, которые при этом учитывают всевозможные практические ситуации. Тем более, что авиационная отрасль много лет использовала автоматизированные системы, в которых обрабатывались электронные записи, отражающие состояние каждого договора перевозки.

До 2008 г. еще применялись бланки в качестве первичных документов с аналогичной информацией. Спустя 8 лет, с 2016 г., после столь длительной апробации, пассажирские документы на перевозку и оплату услуг в международном воздушном сообщении должны остаться только в электронном виде. Таким образом, перевозочный документ можно распечатать на обычной бумаге, но он будет служить лишь напоминанием клиенту об условиях перевозки. Чеки на оплату также не отражают сути оплаченной услуги, а для оспаривания невыполненных договорных обязательств требуются иные, дистанционные, способы доказательства правоты клиента.

Объемы оформленных таким образом пассажирских перевозочных документов превышают 3 трлн за год, а количество претензий из-за недостоверности электронных данных (не по качеству обслуживания) не превышает допустимого порога.

Вся ответственность за достоверность информации ложится на системы обработки данных и каналы связи с ними. В авиации используются сугубо отраслевые системы массового обслуживания с практически моментальной реакцией на запрос. Каналы связи не позволяют воспринимать искаженную информацию. Все это требует существенных затрат, которые отражаются на себестоимости перевозок. По личному паролю можно обратиться к соответствующей записи в этих системах от момента продажи и спустя некоторое время после завершения обслуживания.

Все это требует отражения в отечественных нормативных документах, иначе сохранятся бумажные копии электронных документов — на всякий случай. С другой стороны, сеансы связи с электронными архивами тоже не бесплатны.

Поэтому необходимо посчитать эффективность от перехода на электронный документооборот при регулярных воздушных сообщениях (согласно расписанию).

Компаниям с небольшими объемами полетов или вне расписания можно остаться с бумажными документами, ведь запрета на их использование нет.

Отдельно необходимо рассмотреть специфику перевозки грузов при их оформлении в электронном виде. Здесь между отправителем/получателем и перевозчиком задействовано значительно большее количество участников. Это и экспедиторы, и службы в аэропортах, и государственные органы, осуществляющие пограничный контроль.

Каждый из участников процесса работает в своей системе обработки информации, поэтому обеспечить взаимодействие между ними — достаточно сложная задача. Присутствующие на нашем рынке экспедиторы имеют представительства во многих странах мира, поэтому вопросы взаимодействия с авиационными системами у них должны быть едиными, что позволит удешевить автоматизацию документооборота.

Основная проблема заключается во взаимодействии с системами государственных органов пограничного контроля. Их системы универсальны и не учитывают специфику разных видов транспорта, пересекающего границу. Авиационный транспорт, который использует единые формы документов, применяющихся всеми регулярными мировыми перевозчиками, более удобен для организации электронного взаимодействия.

И тут может возникнуть вопрос, кто должен платить за настройку этих систем на документы отдельной отрасли. Степень доверия к отраслевым авиационным документам, имеющим отличительные особенности от признанных национальным законодательством, должна быть узаконена соответствующими нормативными документами.

Учитывая незначительный объем грузовых авиационных перевозок в общегосударственных масштабах, задача проведения необходимых доработок кажется нереальной. Но мировая авиационная отрасль ставит перед собой задачу к 2017 г. достичь 80% объемов электронной обработки грузов и в перспективе полностью перейти на безбумажные технологии. Сокращение непроизводительных затрат времени на саму перевозку грузов, не связанную с обработкой информации контролирующими службами, должно учитываться при выработке решения о целесообразности автоматизации данного процесса.

Учитывая относительную открытость рынка авиационных перевозок перед зарубежными перевозчиками, инициатива перехода на современные системы обработки данных может перейти к ним. В настоящее время иностранные авиакомпании уже осуществляют свыше 50% грузовых перевозок на регулярных рейсах. Экспедиторы также являются в основном дочерними подразделениями мировых систем DHL, FedEx, Schenker и др., исходя из этого, автоматизация процессов до контактов с пограничными службами в основном реализована по аналогии с иностранными системами продажи авиабилетов.

Украина позволяет использовать на своей территории иностранные системы обработки информации по авиаперевозкам и вынуждена соглашаться с принципами идентификации и защиты информации, заложенными в них.

Требовать их приведения в соответствие с местными нормативами бесперспективно. Необходимо соглашаться с устоявшейся мировой практикой и использовать получаемую из этих систем информацию для применения в местном электронном документообороте.

ГОНЧАРЕНКО Сергей,
исполнительный директор
"Украинской авиационной транспортной ассоциации"

II СПЕЦІАЛІЗОВАНА ВИСТАВКА

АГРО СФЕРА

ЗЕРНОСФЕРА

11-13 ЛИСТОПАДА 2015

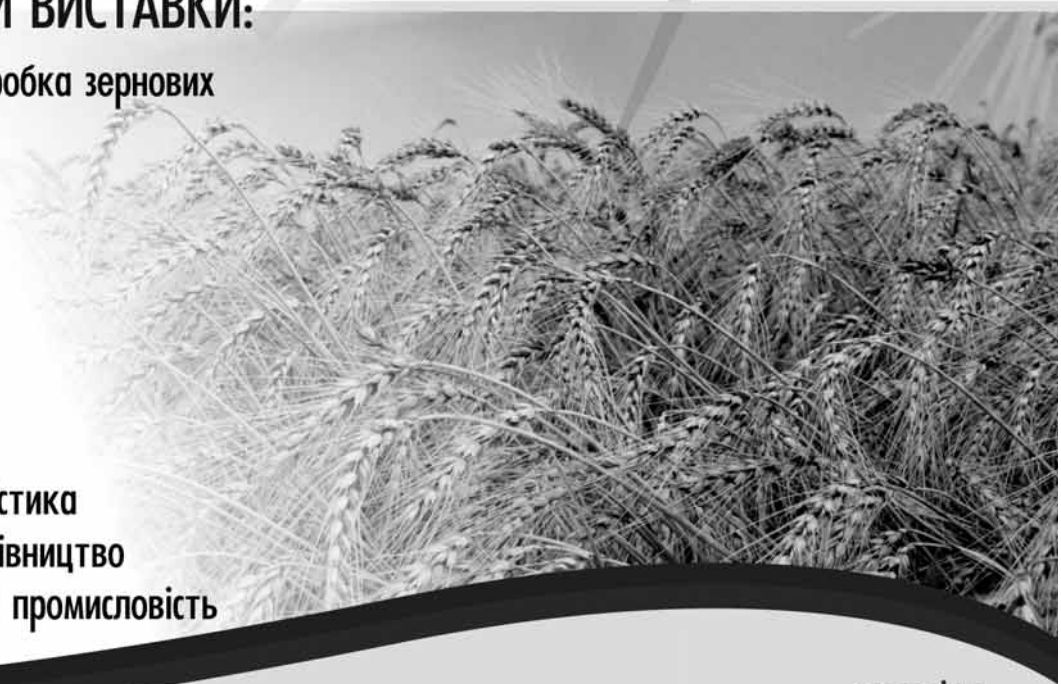
ОДЕСА · МОРВОКЗАЛ

ВИСТАВКА ПРОХОДИТЬ ЗА ПІДТРИМКИ

МІНІСТЕРСТВО АГРАРНОЇ ПОЛІТИКИ ТА ПРОДОВОЛЬСТВА УКРАЇНИ

ЗА ПІДТРИМКИ

ОСНОВНІ РОЗДІЛИ ВИСТАВКИ:



- Виробництво та переробка зернових та олійних культур
- Агрохімія, ЗЗР
- Насіння
- С/г техніка
- Тваринництво
- Кормовиробництво
- Іригаційні системи
- Агротранспорт та логістика
- Агроіндустріальне будівництво
- Харчова та переробна промисловість

ГЕНЕРАЛЬНИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ПАРТНЕР

Пропозиція

МЕДІА-ПАРТНЕР

УКРАЇНА АГРАРНА

ОРГКОМІТЕТ

ЦЕНТР ВИСТАВКОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 38 (048) 786 05 91

e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com

ЦЕНТР ВИСТАВОЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ
события, факты и комментарии

Пришли к консолидированной позиции

Линии, экспедиторы, АМПУ обсудили стратегию развития контейнерных перевозок в Украине

Два года назад зампредседателя АМПУ Вячеслав Вороной в своем интервью посетовал на то, что контейнерные линии проявляют пассивность в присоединении к Информационной системе портового сообщества (ИСПС), ссылаясь на то, что пользуются электронной системой принципалов и интеграция в разработанную систему представляет для них определенную сложность.

Как выглядит ситуация сейчас и каковы перспективы дальнейшего внедрения электронного документооборота в деятельность линий? Об этом, а также о развитии контейнерного бизнеса в Украине шел разговор на заседании круглого стола "Стратегия развития контейнерных перевозок в Украине-2015", организованного Ассоциацией контейнерных линий в рамках Транспортной недели.

"СВОБОДНАЯ ПРАКТИКА": "ЗА" И "ПРОТИВ"

Как отметил президент Ассоциации Стефан Кленчу, ситуация в отечественном контейнерном бизнесе сегодня не самая лучшая: продолжается падение объемов перевалки контейнеров, особенно заметен спад в апреле и мае. По словам начальника службы эксплуатации компании MAERSK UKRAINE Дмитрия Нежданова, согласно прогнозам Украина по итогам 2015 г. займет в Черноморском регионе третье место, уступив первое Новороссийску, второе — Румынии.

Но, как известно, кризис — наиболее удачное время для поиска решений в ликвидации "болевых точек", создания необходимых условий для предстоящего возрождения экономики, следовательно, для роста контейнерооборота. По мнению Д. Нежданова, изменить ситуацию могут "*упрощение и сокращение процедур контроля, уменьшение количества бумажных документов, устранение административных барьеров и задержек, развитие портовой инфраструктуры и изменение тарифной политики с целью повышения конкурентоспособности отечественных портов*".

В числе шагов, которые необходимо предпринять в нынешнем году, представитель компании MAERSK UKRAINE назвал внедрение реальной "свободной практики", подразумевая не просто начало грузовых операций на судне до прихода комиссии, а полную ее отмену, сокращение количества документов при оформлении грузов и контролирующих органов на приход и отход судна, оптимизацию процесса автоматической пролонгации действия линии, привлечение к ответственности лиц, необоснованно назначающих досмотр или снятие с погрузки контейнеров.

— "*Свободная практика", реализованная в электронном виде, существует давно, — сказал зампредседателя АМПУ Вячеслав Вороной. — Суть ее в том, что морской агент может в ИСПС подать информацию, контролирующие органы отрабатывают информацию, предоставляют или отказывают предоставлять режим "свободной практики", т.е. после швартовки судна можно выгружать контейнеры на склад, не ожидая прихода комиссии. К этому режиму, помимо Одесского, подключены порты "Южный", Ильичевский морской и Ильичевский рыбный. К примеру, в Ильичевском порту в этом режиме отрабо-*

тано 40 судов, в "Южном" — около 20. Недавно удалось согласовать с Государственной экологической инспекцией предоставление "свободной практики" по принципу "молчаливого согласия" для всех контейнеровозов. Есть договоренность с санитарно-эпидемиологической службой о предоставлении "свободной практики" для судов, находящихся за пределами Черноморско-Средиземноморского бассейна.

Несмотря на то, что режим "свободной практики" одобряют практически все участники транспортного процесса, у пользователей есть свои замечания. Так, представитель CMA CGM UKRAINE Владимир Николаев сказал, что компания одной из первых поддержала хорошее начинание и начала применять "свободную практику". "*Однако впоследствии мы отказались от ее применения, поскольку экономия во времени незначительная, порядка 30 мин. Зато трудозатраты большие. Все равно приходится привозить и отвозить комиссию на судно. Весь выигрыш во времени от применения "свободной практики" нивелируется",* — отметил В. Николаев. Предложение — сотрудники линии не должны возить комиссию, она сама должна приходить на судно. Такого же мнения придерживается и С. Кленчу, представляющий компанию MAERSK.

В. Вороной, комментируя эти высказывания, сказал, что каждая линия вправе решать, применять или нет "свободную практику". Но выигрыш даже в 30 мин. немаловажен. Предложение участников круглого стола об упразднении комиссии вообще АМПУ полностью поддерживает. Но для этого необходимо внести изменение в Закон. Соответствующий законопроект АМПУ уже подготовила.

В продолжение разговора зам. начальника администрации Одесского порта Руслан Сахаутдинов сказал, что введение "свободной практики" не было пиар-акцией. Оно было вызвано ростом контейнерооборота в 2006—2008 гг., когда контейнеровозы стояли на одесском рейде до двух недель. "*Тогда мы подсчитали, что только по 2 причалу при применении "свободной практики" экономия составляет 28 суток за год".*

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОРТОВОЙ ЛОГИСТИКИ

Пропускная способность 13 материковых портов Украины составляет 250 млн т, т.е. соответствует таким развитым странам, как Бельгия, Греция, Дания, Германия, Норвегия, Турция и Швеция. Однако, по словам В. Вороного, эти мощности загружены менее чем наполовину. В прошлом году, например, предприятия морской отрасли переработали 142 млн т грузов. "*Недогрузка портовых мощностей вызвана не только последствиями экономического кризиса. Одна из основных причин — процедуры оформления грузов, не позволяющие не только наращивать грузовую базу, но и приводящие к потере существующих грузопотоков. Поэтому транзит в прошлом году сократился в 2,5 раза (на 31,2 млн т) в сравнении с 2007 г.",* — отметил В. Вороной.

Добавим, что международные эксперты отметили несовершенство отечественной логистики. По уровню эффективности логистики (LPI индекс), который оценивается Всемирным банком, Украина находится на 61 месте из 160 стран, наряду с Кипром, Оманом, Египтом и Сербией, не имеющей выхода к морю. Поэтому для отечественной морской отрасли жизненно необходимы коренные изменения в законодательство, направленные на совершенствование портовой логистики и работы пунктов пропуска через государственную границу.

— Наиболее эффективным способом решения этой проблемы, — подчеркнул зампредседателя АМПУ, — является принятие ВР Закона Украины "О внесении изменений в некоторые законодательные

акты относительно содействия процедурам торговли и логистики в морских портах". В частности, в Таможенный, Водный кодексы Украины, Кодекс торгового мореплавания, законы Украины "О пограничном контроле", "О государственной границе Украины", "О морских портах Украины" и некоторые другие нормативные документы, которые с учетом мирового опыта устранят недостатки в существующей правовой базе функционирования морских портов, пунктов пропуска через государственную границу для морского сообщения.

Что же конкретно предлагает законопроект? Документальное оформление судна контролирующими органами без контакта с экипажем. Контроль судна осуществляется на основании анализа рисков, и при отсутствии замечаний ему открывают границу. Агент подает информацию через ИСПС, контролирующие органы проводят анализ рисков и при отсутствии замечаний судну открывают границу. Контролирующим органам предоставляются документы в соответствии с Конвенцией ІМО "По облегчению международного морского судоходства", что соответствует европейской практике.

Как сказал В. Вороной, в соответствии с предложениями, инициированными в 2014 г. Ассоциацией контейнерных линий и ГП "АМПУ", Министерство инфраструктуры Украины внесло изменения в приказ № 430 и 29 мая т.г. опубликовало на своем сайте проект приказа (с изменениями) "Об утверждении изменений в Порядок оформления прихода судов в морской порт, предоставления разрешения на выход судов в море и оформления выхода судов из морского порта". Через месяц документ согласно процедуре отправят в Минюст на регистрацию. **Самое главное, что проектом предусматривается сокращение документов, предоставляемых на сегодняшний день капитаном судна, с 23 до 4: классификационное свидетельство, свидетельство о регистрации, международное обмерное свидетельство, международное свидетельство о грузовой марке.**

В случае захода судна в несколько украинских портов предусматривается закрепить на законодательном уровне открытие границы для линейных контейнеровозов, заходящих в несколько украинских портов, только на приход судна в первый порт захода и выход из последнего порта. Это сэкономит время и будет соответствовать требованиям ЕС.

Согласно документу экологический контроль судна осуществляется только в случае загрязнения окружающей среды. Кроме того, упраздняется предоставление оригинала ветеринарного сертификата на момент прибытия контейнеровоза в порт. Он необходим только на момент выхода судна из порта. Радиологический контроль груза планируется осуществлять без контакта с чиновниками, автоматически при выгрузке груза на склад. Фитосанитарный и ветеринарный контроль должен выполнять один сотрудник, т.к. обе службы подчинены одному ведомству.

Как отметил В. Вороной, АМПУ считает **необходимым установить лимит выполнения инструментальных таможенных формальностей (досмотр, взвешивание, сканирование, т.д.) в морских пунктах пропуска — не более 5% среднесуточной пропускной способности терминала, а время досмотра контейнеров ограничивается 2 часами. Устанавливается персональная материальная ответственность должностных лиц контролирующих органов за безосновательное проведение инструментального контроля и многие другие меры по упрощению оформления судов и грузов в морских пунктах пропуска.**

В обсуждении законопроекта участвовали исполнительный директор компании "ГПК-Украина" (оператор контейнерного терминала на Карантинном молу) Рашид Буда, представитель компании "ЗИМ-Украина" Юрий Бинский. С. Кленчу предложил обсудить законопроект, опубликованный в Интернете, в Ассоциации контейнерных линий и дать свои предложения.

МОЖНО ЛИ ПОЛНОСТЬЮ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ БУМАЖНЫХ ДОКУМЕНТОВ?

В ходе круглого стола обсуждался вопрос сокращения количества судовых документов с помощью ИСПС. Как подчеркнул В. Вороной, в решении этого вопроса необходима поддержка и помощь контейнерных терминалов. "*Развитие системы портового сообщества предусматривает отказ от ряда документов. К примеру, мы полностью готовы отказаться от оформления бумажных расходных ордеров, которые выдают терминалы. Кроме того, экспедиторы обратились с просьбой внедрить электронную заявку на взвешивание. Сейчас в системе проставляются результаты взвешивания, которые раньше нужно было предоставить в бумажном виде сотрудникам таможни. Мы готовы реализовать электронный модуль заявки. Разрабатывается концепция оформления экспорта в ИСПС. Но без участия терминалов эти проекты реализовать невозможно. К сожалению, некоторые операторы крайне медленно интегрируются в систему*", — проинформировал замглавы АМПУ.

Что касается полного перехода на электронный документооборот, то, по словам Вороного, это "*крайне сложная задача, решение которой зависит от многих факторов, в том числе участия контейнерных линий и терминалов. Один из пунктов плана, разработанного КМУ после подписания Украиной Соглашения об ассоциации с ЕС, заключается*

в создании условий для имплементации Директивы 2010-65, которая предусматривает создание национального морского "единого окна". Согласно рекомендациям экспертной группы европейского проекта AnNA (АМПУ вошла туда в качестве ассоциированного члена) информацию необходимо предоставлять в определенных электронных формах. АМПУ должна разработать формат будущих документов, а линии и терминалы — обеспечить предоставление информации в электронном виде. Через 2,5 года необходимо внедрить у нас европейскую форму документа…".

Кстати сказать, большинство линий и операторов пошли по пути интеграции в систему ИСПС. В то же время некоторые из них продолжают использовать исключительно систему своих принципалов. Но это, как сказал В. Вороной, право линии выбирать: работать в электронной системе портового сообщества или использовать конвертор, чтобы информацию из ИСПС переводить в свою систему. В то же время, Р. Буда заявил, что их терминал готов к полному переходу на электронный документооборот. Компания интегрировала свою систему в ИСПС. "ГПК-Украина" совместно с линией ЗИМ уже отрабатывают подачу электронного разрешения на выдачу контейнера в ИСПС.

Подводя итог дискуссии, С. Кленчу отметил желание всех линий и терминалов переходить на электронный документооборот. Что касается перехода на новый формат электронного документа, то генеральный директор MAERSK UKRAINE предложил создать экспертную группу и обсудить, что необходимо сделать для подачи документов согласно требованиям ЕС.

Проведение круглых столов — не просто мероприятие в рамках Транспортной недели. Как показывает опыт, поднятые на таких заседаниях проблемы, выработанная консолидированная позиция приносят свои результаты: удается решить вопросы, которые годами создавали трудности в работе линий. Так, В. Вороной сообщил, что обсуждавшийся на прошлогоднем круглом столе вопрос автоматической пролонгации статуса линий благодаря усилиям АМПУ и контейнерных линий решен положительно. Для этого был разработан соответствующий приказ Мининфраструктуры, который утвержден и зарегистрирован в Минюсте.

Все замечания и предложения, высказанные во время нынешнего круглого стола, нашли отражение в одобренном его участниками протоколе.

ОВРУЦКАЯ Татьяна

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ
события, факты и комментарии

Роль железнодорожного транспорта в формировании макрологистических транспортных систем

2.06.2015 г. в рамках форума "Реализация глобальных логистических стратегий в системе международных перевозок" была проведена панельная дискуссия "Роль железнодорожного транспорта в формировании макрологистических транспортных систем". На ней были подняты проблемы реформы железных дорог и обсуждались перспективы развития предприятий железнодорожного транспорта. Своим опытом осуществления грузовых перевозок поделились представители иностранных делегаций, предложив поддержку и сотрудничество коллегам. Также рассказали о реформировании ж/д отрасли и украинские эксперты.

Как заявил заместитель министра инфраструктуры Николай Снитко, Украина как транзитная страна, через которую проходит три транспортных коридора, делает все возможное для продвижения грузов и пассажирских перевозок.

Оценивая состояние ж/д инфраструктуры, эксперт отметил, что на сегодняшний день 45% из 22 тыс. км железнодорожных линий электрифицированы.

"Электрификация продолжается и сейчас, мы выходим на проекты электрификации главных направлений Николаев—Долинская—Колосовка (направление одесских портов), проводим работу по строительству Бескидского тоннеля, который является на сегодня узким местом продвижения грузов в сторону Европы", — сообщил Николай Снитко, подчеркнув важность электрификации путей статистикой: 85% всех перевозок выполняют электровозы и электропоезда.

Он также напомнил, что уже в 2015 г. ожидается создание ПАО "Украинская железная дорога", что позволит "реанимировать" железнодорожную отрасль в Украине и привлечь инвестиции в отрасль.

Справка. Износ подвижного состава "Укрзалізниці" на сегодняшний день составляет 85%—90%, в основном это локомотивы, вагоны, пассажирский вагонный парк.

"Существуют требования поднятия скоростей движения, скоростей доставки грузов по временному интервалу и по безопасности движения, поэтому при создании ПАО "Укрзализныця" мы ожидаем, что на украинские железные дороги придет инвестор, который сможет вкладывать деньги в развитие ж/д транспорта. Для этого будут созданы все условия", — заявил Николай Снитко.

Продолжил тему интеграции железнодорожной отрасли в Европу начальник департамента коммерческой работы "Укрзалізниці" Юрий Меркулов. По его словам, подписав Соглашение об ассоциации с ЕС, Украина взяла на себя обязательства прилагать усилия для укрепления основных транспортных связей, а также содействовать осуществлению эффективных и безопасных транспортных перевозок.

Справка. *Доля ж/д транспорта в совокупном объеме перевозок в Украине составляет 56,7%, а в грузообороте — 61,2% с учетом трубопроводного транспорта. По территории Украины проходит три европейских международных автотранспортных коридора, а также шесть коридоров ОСЖД.*

Эксперт напомнил, что Украина уже присоединилась к ряду международных конвенций. Так, 5.07.2003 г. принят Закон о присоединении Украины к международным железнодорожным перевозкам.

"В течение более 10 лет Украина включила почти 300 км своих эксплуатационных линий в систему Европейского транспортного права. Это как участки европейской ширины колеи 1435 мм, это и наши погранпереходы с Венгрией, Румынией, Словакией, Польшей, так и отдельные участки с шириной колеи 1520 мм. Последним участком, присоединенным к системе Европейского транспортного права, был участок предпаромного парка 5 терминала Ильичевского порта на станцию Ильичевск-Паромный для реализации проекта обеспечения перевозок между Украиной и Турцией. Это почти 7 км", — рассказал Юрий Меркулов.

Весомым шагом в облегчении международных перевозок грузов, сокращении требований в отношении соблюдения формальностей, проводимых на границе, стало, по мнению эксперта, присоединение Украины к Международной конвенции согласования условий проведения контроля грузов на границе. Соответственно, для реализации этой конвенции был принят ряд решений.

"В частности, были подписаны постановления КМУ по некоторым вопросам осуществления предварительного документального контроля в пунктах пропуска через госграницу и по некоторым вопросам осуществления госконтроля товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины", — уточнил Ю. Меркулов, добавив, что список документов можно продолжать еще долго.

Он также сказал, что одной из причин, препятствующих грузовым железнодорожным перевозкам по ж/д коридору Европа—Азия, является стык двух транспортных систем — ЦИМ и СМГС.

"Укрзалізниця" принимала активное участие в гармонизации двух транспортных прав, был найден компромисс — разработана новая унифицированная накладная ЦИМ/СМГС, которая частично сняла барьеры", — напомнил он.

Первый заместитель начальника Украинского транспортно-логистического центра (УТЛЦ) Андрей Мирошников рассказал о перспективах развития предприятия, которое на сегодня под своим оперированием перевозит 30% грузов по железным дорогам. По его словам, основной предпосылкой создания предприятия в октябре 2011 г. послужила Государственная целевая программа реформирования железнодорожного транспорта на 2010—2019 гг. (постановление КМУ от 16.12.2009 г. № 1390). Вместе с тем целью создания УТЛЦ было упрощение процедур организации перевозки грузов в условиях реформирования и отделение операторской деятельности по принципу "единого окна".

"Основные факторы, которые повлияли на развитие предприятия, это, опять-таки, реформирование ж/д транспорта, которое подразумевает основные направления формирования конкурентной среды, такие как: создание конкурентной среды в сфере ж/д перевозок, отделение хозяйственных, регуляторных и нормативных функций и создание эффективной экономической модели предприятий ж/д транспорта. Та модель, которая существовала до начала реформы, подразумевала наличие 6 железных дорог, которые по территориальному признаку делили между собой инфраструктуру, тягу и подвижной состав… Такая модель имеет определенные недостатки, связанные с наличием у всех железных дорог признака "публичного перевозчика", который влечет за собой госрегулирование тарифов на услуги как инфраструктуры, так и вагонной составляющей, и госрегулирование доступа к железной дороге. Модель предусматривает, что государство с одной стороны, регулирует железную дорогу, с другой — финансирует и поддерживает ж/д отрасль", — сказал А. Мирошников, добавив, что в условиях, когда государство не в состоянии экономически поддерживать железную дорогу, такая модель имеет много недостатков.

Все предприятия, которые входят в структуру управления "Укрзалізниці", после создания ПАО "Укрзализныця" войдут в него в качестве филиа-

лов, таким образом в момент создания ПАО "Укрзализныця" УТЛЦ останется предприятием по продаже услуг инфраструктуры и услуг вагонных компаний в одном договоре, а вагонные компании войдут филиалами в АО.

"При видимой простоте такой модели взаимодействия внешнее взаимодействие будет обеспечиваться одним договором, а внутреннее — между участниками АО — будет обеспечиваться регламентами взаимодействия. Эта схема имеет определенные недостатки, связанные с сохранением признаков публичного перевозчика, тот монополизм, на который все нарекают", — сказал замначальника УТЛЦ.

Как отметил эксперт, сейчас идет живая дискуссия о том, как будет развиваться после создания ПАО "Укрзализныця" конкурентная среда, а именно рынок перевозчиков.

"На первом этапе это будет рынок разного подвижного состава, есть несколько моделей такого рынка — и создание единого госперевозчика, и создание целого ряда государственных операторов на базе существующих вагонных компаний. Пока тяжело сказать, какой вариант Украина получит в конечном итоге", — заявил эксперт, добавив, что УТЛЦ считает, что создание единого оператора на базе УТЛЦ может иметь положительные моменты, связанные с упрощением организации перевозок.

Кроме этого, УТЛЦ на сегодняшний день занимается оптимизацией технологий предоставления услуг.

"Мы предлагаем создать единый транспортный портал, который позволял бы клиентам железной дороги обращаться в одно место с использованием одного средства коммуникации, своего ПК. Портал позволит клиенту заключить договор, разместить заявку на предоставление тех или иных услуг, спланировать перевозку, выполнить переадресовки грузов, оплатить перевозку и услуги, а также контролировать услугу", — отметил А. Мирошников, уточняя, что технологические предпосылки для создания портала уже есть.

Советник гендиректора АО "ПЛАСКЕ" Василий Зубков обратил внимание на общие проблемы на пути повышения эффективности ж/д сообщения.

"В Украине развита морская и ж/д инфраструктура. В Украине на сегодня 13 работающих морских портов (5 закрыты), 11 речных портов и 13 морских терминалов. Плюс сеть контейнерных морских линий, сеть железнодорожно-паромных сообщений и Ro-Ro паромных перевозок. Все в комплексе позволяет Украине стать ключевым звеном в организации интермодальных перевозок в регионе, через который проходят все направления торговли Восток—Запад, Север—Юг, Европа—Кавказ—Азия, а также успешно курсирующий с 2003 г. поезд "ВИКИНГ" является тому ярким примером", — уточнил В. Зубков.

Украина в последние годы стабильно занимала лидирующее место в Черноморском регионе по объемам контейнерных перевозок.

"Что этому способствовало? До 2008 г. рост контейнерных перевозок составлял 25%—30% в год. В 2008 г. в секторе случился обвал на 64%, который Украина так и не преодолела (в 2008 г. было перевалено 1,25 млн TEU, в 2014 г. — 671 тыс.). Поэтому в 2008 г. порты начали строить контейнерные терминалы. В 2014 г. Украина уступила первенство в сегменте контейнерных перевозок РФ, но осталась лидером по объему перевалки груженых контейнеров", — констатировал В. Зубков.

Касательно железнодорожно-паромного сообщения эксперт отметил, что в рамках коридора ТРАСЕКА в 2014 г. было разработано Техническое приложение к Основному соглашению об основных принципах эксплуатации железнодорожно-паромных комплексов в Черном и Каспийском морях.

"29.01.2015 г. в Стамбуле был подписан протокол об утверждении этого Приложения по 4 странам, в том числе и Украиной, и открыт для присоединения до конца т.г. всех остальных стран. Это и создает условия для единой комплексной системы, прозрачности схем действий", — сказал В. Зубков.

Подводя итоги мероприятия, Николай Снитко призвал участвующих в форуме изучить законопроект "О железнодорожном транспорте" и дать хорошие, грамотные предложения, чтобы документ помогал работе как бизнеса, так и ПАО "Украинская железная дорога".

Также были озвучены рекомендации по панельной дискуссии. Так, Николай Снитко обратил внимание, что, несмотря на сложную ситуацию в Украине, "Укрзалізниця" остается надежным партнером, обеспечивает стабильное ж/д сообщение, перевозку грузов в международном железнодорожном и железнодорожно-паромном сообщении. Также он рекомендовал всем заинтересованным сторонам прининять активное участие в работе по развитию евроазиатских железнодорожных перевозок и созданию единого железнодорожного права, направленного на укрепление сотрудничества в евроазиатском ж/д транспорте.

Кроме того, было рекомендовано обратить внимание всем заинтересованным сторонам на то, что использование платформ поезда комбинированного транспорта "ВИКИНГ" повысит эффективность транспортных связей при перевозках грузов в регионах Балтийского и Черного морей, в направлении Европа—Кавказ—Азия по коридору ТРАСЕКА. Вдобавок Николай Снитко призвал участников форума принять участие в разработке технологии применения унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

РОСЛИК Инна

АГРО ЛОГИСТИКА

VII СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

АГРО-ЛОГИСТИКА

июнь 2016

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

УАК

ОДЕССА

В РАМКАХ XV МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ-КОНФЕРЕНЦИИ

Интер-ТРАНСПОРТ

INTER TRANS PORT

ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ:

- Строительство элеваторных мощностей
- Элеваторное оборудование
- Перевалочные комплексы. Элеваторы
- Комплексные логистические услуги
- Технологии, оборудование и автоматизированные системы транспортировки
- Подвижной состав
- Автотранспортные средства
- Международные торговые дома
- Судоходные компании
- Современные транспортные решения
- Освидетельствование грузов
- Таможенно-лицензионные услуги
- Финансовые услуги
- Консалтинг

ОРГАНИЗАТОР
ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com
WWW.EXPO-ODESSA.COM

Внедрение информационных технологий и интеллектуализация перевозок — современные вызовы экспедиторскому сообществу

"День международного экспедитора-2015", проходивший в Одессе 3.06.2015 г., собрал уже в тринадцатый раз профессиональное экспедиторское сообщество для обсуждения актуальных проблем, перспектив развития и внедрения новаций в отрасли.

Структурные изменения в современной мировой экономике, стремительно развивающиеся средства коммуникации требуют комплексного решения и требуют сегодня от транспортной отрасли не только стандартного процесса организации перевозки грузов, а прежде всего новых инновационных решений, которые включают не только активное внедрение информационных технологий в транспорт и логистику. Масштабы информационных технологий становятся главным инструментом для создания интеллектуальной транспортной системы.

В свете этих процессов центральной темой форума стали вопросы, посвященные перспективам развития интеллектуальной транспортной системы, формирования инновационной модели управления, внедрения информационных технологий и новых инструментов в системе профессиональной подготовки специалистов в области международного экспедирования, транспортной логистики и цепей поставок.

Мероприятие проводилось по инициативе АО "ПЛАСКЕ", под эгидой Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA), при поддержке Украинского национального комитета Международной торговой палаты (УНК МТП) и Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс".

С приветственным словом от организаторов "Дня международного экспедитора-2015" выступил Иван Липтуга, вице-президент АО "ПЛАСКЕ", вице-президент FIATA. Он подчеркнул, что дополнительным свидетельством важности и значимости мероприятия является его поддержка правительством Украины, о чем свидетельствует приветствие участникам "Дня международного экспедитора-2015" от Премьер-министра Украины Арсения Яценюка, которое он зачитал.

Как заявил генеральный секретарь Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА Мирча Чиопрага, транспортная система Украины имеет большой потенциал, который она может использовать, а для этого необходимо развивать сеть автомобильных и железных дорог, портовую инфраструктуру. В процессе развития транспортных коммуникаций с другими странами возрастает важность и роль развития коридора ТРАСЕКА. "Участие стран ТРАСЕКА в системе современных логистических цепей в мировой экономике и торговле является ключевым вопросом дальнейшего развития нашего коридора, — отметил генеральный секретарь ПС МК ТРАСЕКА. — Более эффективные мультимодальные транспортные сети способствуют повышению эффективности всего транспортного коридора ТРАСЕКА, экономическому развитию всего региона".

Этот транспортный форум становится основной платформой для обсуждения наиболее актуальных вопросов транспортной отрасли, развития новых информационных услуг и интерактивных интеллектуальных систем в области международных перевозок на мировом рынке транспортно-логистических услуг. Отмечая важность проводимого мероприятия, Мирча Чиопрага подчеркнул, что "День международного экспедитора" в Одессе из года в год привлекает все больше авторитетных игроков транспортного рынка и имеет репутацию одного из самых успешных форумов и, исходя из целей и проблематики, даст очередной импульс для развития и углубления сотрудничества в Черноморском регионе.

Со вступительным словом также выступил генеральный директор FIATA Марко Леонардо Соржетти, который отметил, что FIATA уже 89 лет представляет интересы экспедиторского сообщества и является одной из самых крупных организаций в мире. На сегодня FIATA представляет интересы 111 ее членов в 100 странах и 5351 индивидуального члена в 160 странах. FIATA открыта к диалогу со всеми партнерами. Как подчеркнул генеральный директор FIATA, основным принципом работы ассоциации является принцип логистеческих связей. "Без него нет ни портов, ни коридоров, ни хороших дорог... Мы на высоком уровне организовали и провели международный транспортный форум в Лейпциге, это была одна из платформ, где мы также продвигали принцип логистической связи. Поэтому мы с уверенностью говорим, что этот принцип важен как для всего мира, так и для Украины, потому что без логистической связи торговля и перевозки становятся неэффективными", — прокомментировал Марко Леонардо Соржетти. Он также акцентировал внимание на необходимости работы над внедрением и усовершенствованием информационных технологий, добавив, что FIATA активно работает в этом направлении.

Оценивая перспективы развития транспортного сектора Украины и ее интеграционных устремлений, глава Секции по транспорту ЕЭК ООН Франческо

Дионори подчеркнул, что "если говорить об экспедировании, интермодальной работе, которую мы осуществляем, то вы наверняка знаете, что мы являемся репозиторием большого ряда соглашений, к 90% из которых Украина уже присоединилась. Это очень правильный шаг как для Украины, так и для Европы в целом".

Работа конференции в рамках "Дня международного экспедитора-2015" была представлена тремя блоками.

➤ **БЛОК № 1**

Цепи поставок. Процедуры оптимизации и упрощения. Международные и национальные программы. Модератор — Андрей Гатаулин, генеральный директор Ассоциации "Укрвнештранс".

Основной темой стало обсуждение вопросов устойчивого развития инфраструктуры и интеллектуальных транспортно-логистических систем в Украине, которые, по словам президента Ассоциации "Укрвнештранс" Олега Платонова, позволят транспорту стать более эффективным, безопасным, экологичным и доступным.

"Огромные потенциальные возможности и преимущества могут быть реализованы только в том случае, если решения, основанные на применении ИТС, будут успешно интегрированы в надлежащие стратегические рамки и согласованную политику с тем, чтобы содействовать их эксплуатационной совместимости на национальном и международном уровнях", — подчеркнул Олег Платонов.

Далее участники конференции представили свои проекты. Так, директор "5PL" В. Иващук рассказал о логистической концепции "5PL".

"Сейчас в мире достаточно активно развивается эта логистическая концепция, так называемый уровень логистических провайдеров, их насчитывается 5. Первый уровень — грузоотправители, грузополучатели — автономная логистика. Второй уровень — это экспедиторы, третий уровень — это компании, которые связывают свою деятельность с оказанием комплексных услуг. Четвертый уровень на украинском рынке не представлен. В мире и в Европе операторов такого уровня насчитывается не так много, это интеграторы. И пятый уровень — это наивысший уровень логистики, когда IT-система управляет цепью поставок", — отметил Владимир Иващук.

Координатором действий и решений по созданию этой системы является предприятие "5PL". IT-система, управляющая цепями поставок, получила название A.S.T.R.UM. Ее планируется построить путем совмещения уже успешно применяемых автоматизированных технологий на всех видах транспорта.

A.S.T.R.UM — это интегрированная система всех участников логистической цепи, которая будет реализовывать выбор идеальных вариантов цепи поставок, выполнять операционный контроль этого выполнения, предоставлять возможность оперативного вмешательства в процесс и выдавать прогноз и рекомендации на выполнение в тех или иных ситуациях (штатных или нештатных) и соответственно информировать обо всем заказчика, грузовладельца и оператора цепи поставок; выдавать статистику, оценивать результаты работы (сравнивать с прогнозными и т.д.). В результате эта система позволит увеличить оборот средств, сократить запас на складах и общую стоимость хранения продукции, повысить управляемость и качество услуги и надежность ее оказания.

Владимир Иващук представил IT-систему A.S.T.R.UM, которую компания начала разрабатывать. Более подробно о технических параметрах программы рассказал президент НВФ ТМ "Софт" Олег Солтысюк.

Продолжая тему внедрения информационных технологий в транспортном секторе Украины, Андрей Шевчук, коммерческий директор ООО "ППЛ 33-35", в своем докладе о деятельности ООО "ППЛ 33-35" остановился на основных проектах, в которых принимает участие организация: реализация проекта Информационной системы портового сообщества (ИСПС) в рамках национальной стратегии упрощения процедур торговли и создания "единого окна"; разработка, последующее внедрение и сопровождение программного обеспечения для сторонних Клиентов (не связанных с ИСПС); оказание услуг по обслуживанию программно-аппаратного комплекса Клиента, по сопровождению и развитию

программно-аппаратного комплекса Клиента (для ГП "АМПУ" и ОФ ГП "АМПУ"); проведение исследований для создания программного обеспечения для обработки в электронном виде документов для поезда комбинированного транспорта "ВИКИНГ"; совместно с АО "ПЛАСКЕ" реализация проекта "Инкубатор идей" и т.д.

Об актуальных процессах, связанных с оформлением грузов в портах Большой Одессы, рассказал и.о. гендиректора АМЭУ Виктор Берестенко. "Круг проблем, с которыми чаще всего приходится сталкиваться транспортно-экспедиторским организациям, впрочем, и таможенно-брокерским организациям, достаточно широк — это и вмешательство правоохранительных органов в процесс оформления грузов, нарушение процедуры осуществления санитарного, ветеринарного и экологического контроля, нарушение процедуры разрешения таможенного оформления грузов, злоупотребление монопольным положением госпредприятий и частных компаний, которые задействованы в процессе организации обработки грузов через порты Большой Одессы", — сообщил Виктор Берестенко.

В продолжение темы член Ассоциации таможенных брокеров Украины Галина Вдовина остановилась на перспективах совершенствования процедур в пунктах пропуска, обратила внимание не только на существующие проблемы, с которыми сталкиваются субъекты ВЭД и таможенные брокеры в пунктах пропуска, но и внесла конкретные предложения относительно путей усовершенствования процедур в пунктах пропуска и, обратившись к частникам семинара, инициировала внесение этих предложений в резолюцию "Дня международного экспедитора-2015".

Проблемы безопасности при морской транспортировке грузов в условиях Евро-Азиатской интеграции рассмотрел в своем выступлении член Ассоциации морских капитанов, к.т.н., доцент, Валерий Чистяков. "Украиной в качестве первого шага обеспечения грузовой безопасности судоходства создано отраслевое "Положение о порядке подготовки информации о грузе с целью его безопасной морской перевозки, — отметил Валерий Чистяков. — В определенной мере улучшить работу по перевозке грузов из Украины в Евро-Азиатском направлении помогут должностные лица УТОГ — офицеры (советники-консультанты по вопросам грузовой безопасности), находящиеся в штате терминала и/или компании грузовладельца... Мы полагаем, что наличие такого специалиста в штате терминала/отправителя будет содействовать улучшению коммуникаций между Европой, Азией и др. континентами, а также свидетельствовать о том, что Украина выполняет свои международные обязательства".

➤ **БЛОК № 2**

Интермодальные решения для транспортных коридоров. Комплексные IT-решения для интермодальных перевозок. Модератор — Василий Зубков, генеральный директор Ассоциации "Портовое сообщество".

При обсуждении развития интермодальных перевозок в Украине была отмечена важная роль железнодорожно-паромных переправ. Как отметил модератор второго блока, с 1.07.2015 г. вступает в силу новая редакция СМГС. "В чем новация? В новой редакции предусмотрен раздел, который регулирует организацию железнодорожно-паромного сообщения на морском участке. Если до сегодняшнего дня эти паромные сообщения были возможны только при наличии межправительственного соглашения и отдельного пакета документов на каждую переправу, то после вступления в силу документа паромные перевозки будут существенно упрощены", — подчеркнул Василий Зубков.

Изменения в Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС) и Служебную инструкцию (СИ) к СМГС дадут возможность осуществлять международные перевозки в пределах одного государства с участием нескольких перевозчиков или одного перевозчика по инфраструктуре нескольких государств, то есть обеспечат трансграничность перевозок.

По его словам, сегодня необходимо привести к единому документу правила организации грузов на паромных переправах, чтобы добиться конкурентоспособности и качества обслуживания. Он также добавил, что в прошлом году были разработаны техническое приложения к одностороннему соглашению по основным направлениям эксплуатации железнодорожно-паромных комплексов в районе Черного и Каспийского морей. Документ был согласован всеми странами-участницами ТРАСЕКА и 29.01.2015

г. в Стамбуле состоялось его подписание. "Это вырабатывает единый подход в секторе железнодорожно-паромного сообщения", — уточнил директор Ассоциации "Портовое сообщество".

Для привлечения грузов для перевозки железнодорожным транспортом в направлении Европа—Кавказ—Азия по коридору ТРАСЕКА успешно развивается контейнерный поезд "ВИКИНГ", который соединяет транспортные системы Балтийского и Черного морей, постоянно расширяя сеть своих партнеров.

Основные направления по развитию интермодальных решений и транспортного потенциала Литвы в своем выступлении осветил Стасис Гудвалис, заместитель генерального директора — директор Дирекции грузовых перевозок АО "Литовские железные дороги". Как показывает практика, потребность в интермодальных услугах увеличивается, поэтому АО "Литовские железные дороги", активно взаимодействуя с партнерами, расширяет портфель интермодальных услуг и вводит их на транспортный рынок. Основной акцент в развитии регулярных контейнерных поездов — Евроазиатский регион.

Как отметил в своем выступлении Стасис Гудвалис, основными направлениями развития железнодорожного потенциала Литвы являются:

— развитие деятельности по грузоперевозкам в направлении Восток—Запад, создавая открытую современную и безопасную инфраструктуру (развитие регулярных интермодальных линий для развития сообщения между Европой и Азией; развитие логистических центров; электрификация транспортного коридора IXB на участке Кена—Клайпеда; развитие ж/д узла Клайпеды и увеличение мощностей; строительство интермодального терминала на станции Драугисте (Клайпеда); активное участие в развитии проекта "Шелковый путь");

— развитие деятельности по грузоперевозкам в направлении Север—Юг, создавая открытую современную и безопасную инфраструктуру (развитие регулярных интермодальных поездов между Западной и Восточной Европой и странами дальней Азии; интеграция в Европейскую ж/д сеть — строительство Rail Baltica, строительство Rail Baltica II; развитие станции Шяштокай (терминал сыпучих грузов); приобретение подвижного состава колеи 1435 мм; активное участие в развитии транспортного коридора Роттердам—Берлин—Варшава—Тересполь/Каунас).

"Для нашей компании Украинская железная дорога и транспортно-логистические компании Украины (АО "ПЛАСКЕ", УГЦТС "ЛИСКИ", ООО "ТрансКонтейнер Украина" и т.д.) являются одними из важнейших партнеров на рынке международных грузовых перевозок", — подчеркнул директор Дирекции грузовых перевозок АО "Литовские железные дороги".

Среди основных направлений взаимодействия: активное сотрудничество в использовании IX транспортного коридора, увеличение грузопотока между Балтийским и Черным морями; использование услуг поезда "ВИКИНГ", а также привлечение новых стран для расширения географии поезда, внедрение унифицированных процедур пересечения границ и таможенного оформления.

В продолжение темы развития интермодальных перевозок в Польше директор по коммерции и эксплуатации ООО "ПКП ЛХС" Мирослав Смульчиньски выступил с докладом "ПКП ЛХС — основное звено в процессе интермодальных перевозок между странами Европы и Азии". Мирослав Смульчиньски остановился на основных направлениях деятельности и инфраструктуре, используемой ООО "ПКП ЛХС" (расположение терминалов и подъездных перегрузочных путей на линии ЛХС). Среди преимуществ интермодального сообщения Польша—страны СНГ—Азия, которое обеспечивает ООО "ПКП ЛХС", Мирослав Смульчиньски выделил следующие: перевозка 20' и 40' контейнеров по накладной ЦИМ/СМГС; перевозка контейнеров от терминалов в Славкуве или Замость Бортатыче до Одессы в вагонах 1520 мм без необходимости перегрузки; морская транспортировка контейнеров в конкретные морские порты в Турции (Evyap, Izmir, Samsun); доставка в контейнере "до двери" окончательному грузополучателю Турции.

ЛХС активно внедряет IT-технологии, в частности используя SI KOLIS (электронная система слежения и расчета отправок). В настоящее время система используется на этапах планирования и отгрузки составов, слежения за отправками и составами, расчетов за перевозку, отчетов и рапортов. Планируется, что в будущем этот сервис будет доступен для непосредственного доступа через портал клиента и дополнен функциями электронная накладная и электронная счет-фактура.

О новых технологиях и использовании IT-систем в таможенных процедурах доложил Витянис Алишаускас, эксперт по транзиту, Миссия ЕС EUBAM, выступив с докладом "Процедура общего транзита и новой компьютеризованной системы транзита (NCTS), выгоды, вызовы, план реализации и организационная структура". Начиная свое выступление, Витянис Алишаускас отметил, что с вступлением в силу в 2016 г. основных положений модернизированного Таможенного кодекса ЕС изменяется роль таможни. В новом контексте таможня будет выступать звеном в логистической цепи международной торговли, обеспечивая безопасность этого процесса.

Для Украины в рамках ее евроинтеграционной стратегии эти процессы также актуальны, обоснованием этого служит Соглашение об ассоциации Украины с ЕС, необходимость имплементации основных положений Конвенции по общему транзиту и SAD конвенции в национальное законодательство. Для этого распоряжением КМУ от 17.09.2014 г. № 847-р утвержден план мероприятий по имплементации Соглашения об ассоциации между Украиной и ЕС… на 2014—2017 гг., в котором четко определены ответственные:

Министерство финансов Украины, ГФСУ, Министерство юстиции Украины и Министерство инфраструктуры Украины.

Внедрение NCTS предполагает определенные изменения для Украины, прежде всего это изменения в правовой сфере, вложение определенных финансовых ресурсов, создание инфраструктуры информационных технологий, изменение роли таможни и т.д. Как подчеркнул Витянис Алишаускас, "внедрение процедуры общего транзита и новой компьютеризованной системы транзита (NCTS) несет выгоды как для таможни, так и для предпринимателей".

Новая компьютеризированная транзитная система (NCTS — New Computerised Transit System) — это европейская система, основанная на электронном способе декларирования и обработки данных, разработанная для обеспечения более эффективного управления и контроля за транзитом в ЕС. Она охватывает все государства-члены ЕС и ЕАСТ.

В каждой стране собственная система обработки данных NCTS подключена через центральный домен в Брюсселе ко всем системам других стран. С момента вступления в силу 1.06.2005 г. предписания по NCTS, транзитные документы в бумажной форме принимаются только от частных путешественников (при превышении нормы багажа) и во время резервной процедуры NCTS.

➤ **БЛОК № 3**

Профессиональная подготовка специалистов в области международного экспедирования, транспортной логистики и цепей поставок. Модератор — Мария Григорак, президент Украинской логистической ассоциации (УЛА).

Традиционно заключительная секция "Дня международного экспедитора" была посвящена профессиональной подготовке международных экспедиторов. В рамках секции рассматривались вопросы, посвященные профессиональной подготовке и образованию в сфере логистики, экспедирования и управления цепями поставок. Важность данной проблематики связана с тем, что профессиональная подготовка является одной из ключевых составляющих деятельности национальных ассоциаций, тесно связанных с транспортной логистикой и международной торговлей.

Открывая работу секции, Мария Григорак остановилась на основных проблемах и конкретных шагах, которые необходимо предпринять для усовершенствования системы профессиональной подготовки специалистов по логистике и управлению цепями поставок (УЦП). "Мы должны создать новую многоступенчатую систему подготовки специалистов по логистике и УЦП, способных оптимизировать цепи поставок производственных и торговых предприятий, использование инфраструктуры, планировать и контролировать процессы с использованием современных информационных компьютерных технологий, экспертных систем и инновационных решений. Мы живем в эпоху экономики знаний, а современный логист должен обладать очень высоким интеллектуальным уровнем и обладать большой совокупностью знаний", — отметила Мария Григорак.

Как подчеркнула президент УЛА, внося изменения в систему подготовки кадров по логистие и УЦП, целесообразно взять за основу стандарты FIATA. "В сложившихся условиях у нас есть шанс создать систему заново, выстроить ее снизу (от рабочих профессий) до топ-уровня менеджмента, т.е. создать многоступенчую и разноуровневую систему. Для этого необходимо создать инициативную рабочую группу, заручиться поддержкой Министерства инфраструктуры, ассоциации работодателей, профессиональных ассоциаций, крупных предприятий, областных администраций и инициировать внесение в ГКП новых профессиональных должностей для специалистов по логистике и УЦП, а также обратиться в международные организации (FIATA и ЕЛА) о включении специальности "Логистика и УЦП" в международный классификатор под эгидой ООН, поддержать инициативу общественных организаций по внедрению в Украине добровольной общественной сертификации на рынке логистических услуг и логистического персонала в соответствии со стандартами международных организаций, в частности Европейской логистической ассоциации", — сообщила Мария Григорак.

Как отметил Андрей Скидан, руководитель Департамента развития в обществе АО "ПЛАСКЕ": "Кризис,

конкурентная среда и особенности осуществления транспортно-экспедиторский деятельности в условиях реформирования смежных отраслей делают квалифицированный персонал одним из важнейших видов ресурсов любой транспортно-экспедиторской и логистической организации". Сегодня специфические требования к квалификации кадров с использованием единых стандартов и применяемых практик определяются многообразием видов деятельности транспорта и услуг, предоставляемых клиентуре, а также тесным взаимодействием всех технологических процессов в процессе организации перевозки грузов. В этих условиях актуальным становится внедрение единых норм и требований в сфере профессиональной подготовки международных экспедиторов.

Андрей Скидан ознакомил участников с основными направлениями работы ABVT — Консультативного органа по профессиональной подготовке FIATA, остановившись подробно на структуре, использовании в национальных программах подготовки Минимальных стандартов FIATA. Как отметил выступающий, в профессиональной подготовке экспедиторов достаточно востребованными являются узкоспециализированные курсы. Он сообщил, что в этом году начата подготовка курса в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

На вопросах стандартов профессиональной подготовки в сфере продажи авиационных перевозок остановился в своем выступлении Виктор Яценко, первый заместитель председателя Общественного совета при Госавиаслужбе Украины. Он отметил, что важность и обязательность наличия профессиональной подготовки в сфере авиаперевозок зафиксирована в нормативных актах Госслужбы по надзору за обеспечением безопасности авиации Украины, в которых указано, что субъекты, предоставляющие услуги по продаже авиационных перевозок на территории Украины, обязаны иметь в своем штате специалистов, закончивших курсы IATA или другие сертифицированные курсы по подготовке персонала по продаже авиаперевозок, а для агентств по перевозкам опасных грузов необходимо иметь специалистов, закончивших курсы IATA либо другие сертифицированные курсы по перевозке опасных грузов по воздуху, а субъекты, осуществляющие подготовку персонала по продаже авиационных перевозок обязаны иметь в своем штате не менее трех специалистов, которые закончили курсы IATA или другие сертифицированные курсы по подготовке персонала по продаже авиационных перевозок, и не менее трех специалистов, имеющих соответствующий документ от системы продажи и бронирования авиационных перевозок на право подготовки по данной системе.

О новациях в системе профессиональной подготовки и обучении в системе предприятия "5PL" рассказала Анна Кириченко, директор по техническим вопросам "5PL". Она сообщила, что на базе компании "5PL" совместно с партнерами проводятся курсы профессиональной подготовки экспедиторов (диплом FIATA), семинары, тренинги. Планируется проводить курсы по управлению цепями поставок (высший диплом FIATA). "Чем курсы на базе компании "5PL" отличаются от других? Во-первых, мы пытаемся применить здесь новые технологии. Система подачи знаний в Центре профподготовки "5PL" будет предусматривать синхронную и асинхронную формы. Синхронная предусматривает проведение очных семинаров, тренингов, вебинаров он-лайн. Асинхронная — видеоуроки, система дистанционного обучения", — отметила Анна Кириченко. В своем выступлении она акцентировала внимание на методе e-learning, применяемом в процессе профподготовки. Этот метод в системе профподготовки является наиболее прогрессивным, поскольку позволяет активно использовать дистанционные формы обучения, тем самым экономя время и ресурсы, способствует обучению в кратчайшие сроки нескольких групп людей, выполняющих разные обязанности, обладающих различными навыками и уровнем грамотности, и обеспечивает интеграцию с бизнес-процессом.

"Создание системы управления знаниями в компании — это очень нужное и важное направление для каждой современной компании. E-learning — это часть организационной системы, без которой она просто невозможна. Развивая e-learning в своей компании, вы уже на полпути к системе управления знаниями", — подчеркнула Анна Кириченко.

Следующим немаловажным аспектом, тесно связанным с вопросами профподготовки, является система добровольной общественной сертификации транспортно-экспедиторских и логистических услуг в Украине, в основе которой находится сертификация персонала и аттестация компаний. На этих вопросах остановился в своем выступлении вице-президент Украинской логистической ассоциации, руководитель компании "Логистическая мастерская" Валентин Маевский. "В отрасли нет единого понятия квалификационного уровня логистов и менеджеров управления цепями поставок. Компании несут высокие затраты на отбор надежных и квалифицированных исполнителей. Есть разрозненные курсы и разрозненные тренинги. Нет единых стандартов обучения для функционального персонала… Очень большая дифференциация качества обучения академического и бизнес-образования... Когда выбираем персонал на предприятие, приходится заводить свою систему тестирования и оценки новых работников", — отметил Валентин Маевский. В ЕС уже много лет организована единая система профессиональной сертификации персонала в области логистики, параллельно идет система сертификации в области экспедирования; эти сертификаты признаются в Европе. Также имеется система профессиональной сертификации персонала в США. В Украине вопросы сертификации транспортно-экспедиторских и логистических услуг не нашли достаточной поддержки. В условиях текущего состояния рынка наиболее оптимальной является общественная профессиональная сертификация: аттестация предприятий и организаций независимым "Органом профессиональной общественной оценки соответствия работ и услуг в области логистики в Украине". Назрела реальная необходимость в создании Системы добровольной оценки соответствия работ и услуг в области транспортного экспедирования, логистики и управления цепями поставок в Украине. Инициаторами создания данной Системы выступил ряд предприятий и организаций: ОО "Украинская логистическая ассоциация" (УЛА), Ассоциация "Укрвнештрнс", АМЭУ, ООО "ЗАММЛЕР УКРАИНА", крупные торговые компании: "Эльдорадо", Fozzy Group, АО "ПЛАСКЕ", ООО "5PL", Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта, Консалтинговая компания "Логистическая мастерская". Свои намерения они закрепили в Меморандуме о сотрудничестве в сфере добровольной оценки соответствия работ и услуг в области транспортного экспедирования, логистики и управления цепями поставок от 2.04.2015 г.

Валентин Маевский пригласил всех заинтересованных участников транспортно-логистической отрасли принять активное участие в работе Системы. "Мы очень заинтересованы в том, чтобы Вы как профессионалы участвовали в определении стандартов, критериев квалификации, а также способствовали изменениям этих стандартов в будущем по мере необходимости в соответствии с развитием требований нашей отрасли", — подчеркнул он.

Традиционно "День международного экспедитора-2015" завершился вручением дипломов FIATA слушателям, прошедшим курс "Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов", организованный Частным акционерным обществом "ПЛАСКЕ" по заказу и общей программе Ассоциированных членов FIATA — Ассоциации международных экспедиторов Украины (АМЭУ) и Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс". Дипломы торжественно вручал генеральный директор FIATA Марко Леонардо Соржетти.

XIII День международного экспедитора в очередной раз стал платформой для интересной и конструктивной дискуссии, предоставив участникам конференции отличную возможность установить новые деловые контакты для обмена накопленным опытом и совместно реализовывать новые проекты.

ХРУСТАЛЕВА Виктория

Зерноэкспорт Украины: как удержать позиции стратегического сегмента внешней торговли

Вопросы функционирования и перспектив развития украинского рынка зерна, новой аграрной и финансово-экономической политики в стране, инфраструктурной поддержки сферы зерновых перевозок стали предметом международной конференции "Зерновой форум & Maritime Days 2015", состоявшейся в Одессе. Новаторский формат мероприятия, объединение двух мероприятий, Зернового форума (организатор "АПК-Информ") и Maritime Days in Odessa (организатор "Международная Юридическая Служба Interlegal"), позволило расширить аспекты обсуждения и сконцентрироваться на ключевых проблемах, интересных широкому кругу профессиональной аудитории.

НОВЫЕ РЕАЛИИ ЗЕРНОВОГО РЫНКА УКРАИНЫ

Как отметили участники форума, нынешние условия работы зернового рынка в стране принципиально новые — сказываются, с одной стороны, тенденции ужесточения конкуренции на мировом рынке, с другой — внутренние сложности (прежде всего, рост затрат на фоне девальвации национальной валюты). Неоднозначно сказываются изменения валютно-финансового регулирования в стране; неопределенными остаются последствия формируемой сегодня государственной аграрной политики. Ключевые факторы, затрудняющие работу на зерновом рынке Украины, являются трудноуправляемыми для его участников, отметил представитель консалтинговой компании BDO LLC Александр Ничипорук. Среди таких факторов спикер выделил: проблемы с покупкой валюты; невозможность соблюсти сроки оплаты по внешнеторговым контрактам и обязательную продажу валютной выручки; накопление валютных долгов.

На этом фоне есть и успехи — прежде всего, рекордное развитие зерноэкспорта. Как подчеркнул в своем выступлении руководитель службы бизнес-проектов "АПК-Информ" Родион Рыбчинский, в завершающемся зерновом сезоне доля экспорта в зернопроизводстве достигла рекордного удельного веса — 55% (против 45% годом ранее и 15—20% пятилетие назад). По оценке эксперта, данная тенденция стала результатом общего курса развития украинского зернопроизводства как экспортоориентированного. Сегодня это тем более важно с учетом утраты Украиной позиций в сегментах традиционного экспорта, горно-металлургического, отметил спикер.

Однако развитие отрасли в целом не отменяет фактора колебаний производства — так, в наступающем году ожидается снижение валового сбора зерна на 10—11% к предыдущему году. Соответственно, прогнозируется и спад экспорта (на уровне -15% к сезону 2014/2015 гг.). Украина не будет исключением — аналогичный спад ожидается для экспорта из Черноморского региона в целом ввиду снижения объемов со стороны РФ.

Ключевым трендом наступающего сезона для Украины будет и снижение внутренней переработки зерна, что также скажется на перспективах экспорта. Падение переработки зерна в стране обусловят несколько факторов, из которых основные имеют негативный оттенок: сокращение численности населения и поголовья сельскохозяйственных животных; проблемы зернопереработки в восточных регионах; ограничение рентабельности перерабатывающих предприятий; усиливающаяся конкуренция переработчиков с зернотрейдерами-экспортерами; стагнация сегмента экспорта продуктов зернопереработки.

КУРС ДЕРЖАВЫ: НОВАЯ ПОЛИТИКА

Как отметил президент объединения "Украинская зерновая ассоциация" Владимир Клименко, проблемные вопросы зернового рынка являются застарелыми, о многих говорится годами. Настоящий период внушает некоторый оптимизм, поскольку государственное руководство впервые повернулось лицом к зерновому бизнесу. В частности, знаковым явилось продвижение проекта дноуглубления на Днепре — как сообщил спикер, впервые за 4 года

"пробивания" проекта утвержден план-график проведения дноуглубительных работ (стоит отметить, что даже эта новость пока остается на уровне бумажной директивы, поскольку по состоянию на середину июня соответствующие работы так и не анонсированы). Как признал В. Клименко, одной из самых сложных для отрасли является проблема отсутствия преемственности государственных решений, волюнтаризм государственного курса; примыкает к этой проблеме еще одна — кадровый дефицит. Фактически, продвижение реформ вызвано усугублением положения в отечественной экономике, и здесь ключевой задачей является дерегулирование предпринимательства, что может обеспечить возобновление роста украинской экономики, отметил президент УЗА. Как отметили участники дискуссий, в отрасли агробизнеса остро стоят вопросы реформы системы налогообложения, дерегуляции предпринимательской деятельности (прежде всего, упрощения получения разрешительной документации), снижения уровня коррупции.

Как подчеркнул в своем выступлении представитель агрономического направления ЕБРР Василий Говгера, актуальной задачей для Украины является отход от ручного регулирования аспектов продовольственной безопасности (в т.ч. ограничения зерноэкспорта) в пользу рыночных механизмов. "Это чрезвычайно сложный процесс, который может растянуться на годы, однако этот путь нужно пройти, чтобы освободить зерновой потенциал Украины. Тем самым будут созданы условия для инвестирования в зерновую отрасль", — подчеркнул выступающий. Пока же условия кредитования в отрасли остаются неблагоприятными — как отметил заместитель главы Минагрополитики Украины Владимир Лапа, проблема высоких процентных ставок усугубилась за счет новой — недоступности кредитов как таковых. При этом крупные игроки рынка могут получить поддержку от международных финансовых институтов, тогда как у средних и мелких представителей агросектора такой возможности нет. "Задачи банков статуса ЕБРР иные — здесь нет механизмов, напрямую поддерживающих малых и средних производителей, это зона ритейла", — пояснил Василий Говгера. Поддержка украинским государством данного сегмента пока остается ограниченной — как сообщил Владимир Лапа, государством в текущем году выделены 550 млн грн., из которых 300 млн пойдут на компенсацию процентных ставок для сельхозпроизводителей, прочее — на поддержку животноводства. "По нашей оценке, субсидирование процентных ставок поможет удешевить кредиты в объеме порядка 4 млрд грн.", — уточнил спикер. Поддержать финансами отрасль мог бы механизм аграрных расписок, однако он работает лишь в пилотном режиме — в Полтавской области. "Говорить об эффективности этого инструмента можно будет лишь после уборки урожая", — отметил Владимир Лапа.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ВЫЗОВЫ

Проблемы инфраструктуры зерноперевозок стали одним из фокусов обсуждения, что очевидно с учетом их остроты и долговременного характера. Участники выделили такие хронические негативные факторы, как дефицит вагонов-зерновозов и низкая пропускная способность портовых мощностей; из новых отмечены усилия государства по снижению нагрузки на автодорожную сеть (внедрение взвешивания и системы штрафов). "Последний по времени вагон-зерновоз был построен в 1993 г.; это означает, что нынешний парк будет тотально списан к 2020 г., — заявил Владимир Клименко. — Однако сегодня по-прежнему никто в государстве не думает об обновлении парка вагонов-зерновозов. В частности, на последней встрече с министром инфраструктуры нас проинформировали о грядущей корпоратизации "Укрзалізниці" — следовательно, опять будет не до зерновозов. При этом судьба собственности вагонов "Укрзалізниці" пока не ясна, на этот вопрос мы ответа так и не получили". Как уточнил президент УЗА, равно открытым остается и вопрос о штрафах за превышение загрузки автомобилей. "В закупку автомобилей, изначально предусматривающих повышенные нормативы нагрузки, уже вложены значительные инвестиции. Как быть таким собственникам? Ответа мы также не получили", — заявил Владимир Клименко.

В целом проблемы развития инфраструктуры зерноперевозок, дефицита инвестиций в эту сферу остаются из разряда ключевых, отметили участники форума. По оценке, обнародованной представителем аграрного направления Всемирного банка Олегом Нивьевским, в украинскую зерновую логистику необходимо вложить не менее $2,7 млрд. В частности, в речную логистику требуется вложить порядка $70 млн; еще $640 млн нужны для развития инфраструктуры железнодорожных перевозок. Такие вложения позволят значительно увеличить потенциал перевозок зерна: по реке — на 7 млн т в год; по сети "Укрзалізниці" — на 10 млн т. Прибыльность инвестиций, по оценке ВБ, будет высокой — 21% и 22% соответственно. Однако наибольшие вложения нужны в инфраструктуру хранения — свыше $1,5 млрд. Это позволит увеличить емкость единовременного хранения в отрасли на 6,4 млн т; прибыльность инвестирования составит 24%. Однако чтобы такие масштабы инвестирования осуществились, Украине следует коренным образом поменять государственный курс в сфере зернопроизводства и экспорта — снизить коррупцию, усилить рыночные механизмы, улучшить функционирование кредитно-финансовой системы, снизить налоговую нагрузку. Все эти задачи апеллируют к решениям на самом высоком уровне государственного управления, однако их решение подтвердит устойчивость курса Украины на интеграцию в мировой рынок зерновой торговли.

КАТКЕВИЧ Галина

Упрощение процедур торговли: от локального решения к национальной стратегии

Одним из ярких событий "Международной транспортной недели-2015" стал Пятый международный семинар "Упрощение процедур торговли: от локального решения к национальной стратегии", который проходил 2 июня в гостинице "Лондонская".

Организаторы: ЕЭК ООН и правительство Украины при поддержке Украинского национального комитета Международной Торговой палаты (ICC Ukraine), Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс" и АО "ПЛАСКЕ".

Открывая Пятый международный семинар "Упрощение процедур торговли: от локального решения к национальной стратегии", министр экономического развития Украины Айварас Абромавичус поблагодарил за возможность выступить на мероприятии, а также высказал благодарность ЕЭК ООН за многолетнюю поддержку и помощь Украине в процессе упрощения процедур торговли. "Я хотел бы поддержать эту инициативу относительно упрощения процедур торговли, упрощения процедур в порту", — отметил министр, таким образам выражая государственную поддержку данного мероприятия. "У нас в данный момент, я считаю, есть уникальная возможность, когда государство, власть полностью являются открытыми… Мы не стоим на месте…, мы боремся со всеми, кто мешает улучшению ведения бизнеса. Дерегуляция стоит на первом месте", — подчеркнул Айварас Абромавичус, подробно остановившись на основных этапах и мерах, которыми определяются дерегуляционные процессы. В завершение своего выступления он отметил: "Если где-то нужна помощь Министерства экономики и нужна помощь правительства, мы всегда открыты и готовы поддержать энтузиазм наших коллег в Одессе и в Киеве, чтобы реально в ближайшем будущем упростились все процедуры в порту и всем стало легче работать".

Владимир Щелкунов, заместитель председателя Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики в Украине, президент ICC Ukraine, отметил, что в проводимом мероприятии и работе по упрощению процедур торговли оказывают поддержку министерства экономического развития и торговли и иностранных дел, без помощи которых данная конференция не смогла бы подняться на такой высокий уровень. "Ежегодно в ее работе принимают участие представители от 11 до 17 разных стран. Это говорит от том, что такая конференция нужна, что на ней постоянно принимаются важные решения… И тот факт, что на прошедшем семинаре "Оценка готовности Украины к выполнению Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли", проводимом в рамках заседания МРГ по упрощению процедур торговли и логистики в Украине, присутствовал исполнительный секретарь и заместитель генерального секретаря ЕЭК ООН Кристиан Фриис Бак, который высоко оценил работу МРГ, еще раз подчеркивает важность проводимой работы", — отметил Владимир Щелкунов.

От имени Министерства инфраструктуры поприветствовала всех участников мероприятия заместитель министра инфраструктуры Украины по вопросам европейской интеграции Оксана Рейтер. "Министерство инфраструктуры также целиком поддерживает работу МРГ. И данное направление работы нашей страны, являющейся членом ВТО, страны, которая подписала и ратифицировала Соглашение об ассоциации с ЕС, является очень важным, поскольку, с одной стороны, открывает перед нами большие возможности, а с другой — побуждает к активной работе", — подчеркнула замминистра.

Приветствие участникам "Международной транспортной недели-2015" от Премьер-министра Украины Арсения Яценюка зачитал Владимир Щелкунов. В приветствии, в частности, было отмечено, что проведение подобных мероприятий будет способствовать разработке новых идей, рекомендаций и новому качественному прорыву в совершенствовании транспортной отрасли Украины.

"В настоящее время стоят важные задачи, в т.ч. создание интегрированной с Европой транспортной системы, максимально эффективное использование украинских транспортных коридоров, привлечение иностранных инвестиций. Также проводится большая работа по упрощению процедур торговли и приведению законодательной базы в соответствие с европейскими и международными стандартами", — отмечается в приветствии Премьер-министра Украины.

Также Премьер выразил убеждение, что транспортная отрасль станет одной из ведущих отраслей возрождения украинской экономики.

Энтони Морт, специалист по вопросам надлежащего управления и противодействия коррупции Миссии EUBAM, подчеркнул, что процессы упрощения процедур торговли — это прежде всего инструмент

надлежащего управления, способствующий решению проблем повышения эффективности внешней торговли и борьбе с коррупцией. Сейчас очень важно добиться упрощения процедур торговли, чтобы повысить административную эффективность и результативность, снизить издержки и уменьшить время от начала разработки товара до выхода его на рынок. Основная цель упрощения процедур торговли — ускорение и удешевление международной торговли с обеспечением при этом безопасности и гарантий. В этих условиях изменяется роль таможни, основное внимание которой в новых условиях должно сконцентрироваться на управлении рисками.

Завершая вступительную часть семинара, региональный советник ЕЭК ООН Марио Апостолов проинформировал о целях проводимого семинара, перечислил сессии, которые будут проводиться в рамках мероприятия:

— Сессия I: Обзор функциональных возможностей Информационной системы портового сообщества;

— Сессия II: Стратегический подход к упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине;

— Сессия III: Принципы государственно-частного партнерства в построении "единого окна" и упрощении процедур торговли;

— Сессия IV: Заключительная сессия; организационные вопросы и рекомендации.

Марио Апостолов отметил, что для участия в первой сессии были приглашены международные эксперты очень высокого уровня, которые представляют страны, которые хорошо показали себя в рейтинге

Doing business Всемирного банка. Был в т.ч. представитель Сингапура, также приглашен представитель системы "Порты Марокко". Результатом работы первой сессии стали рекомендации специалистов и практиков, в т.ч. Одесского порта, как двигаться дальше и в каком направлении необходимо дальнейшее развитие проекта ИСПС, расширение на другие порты, другие виды транспорта, а также обсуждение национальной стратегии упрощения процедур международной торговли и логистики.

Вторая сессия касалась подготовки Национального стратегического плана, дорожной карты по упрощению процедур торговли.

Третья сессия была посвящена обсуждению институциональной инфраструктуры для создания и развития государственно-частного партнерства в Украине.

Модераторами мероприятия выступили: Марио Апостолов, региональный советник ЕЭК ООН; Олег Платонов, заместитель председателя Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики в Украине, президент Ассоциации "Укрвнештранс".

МОРСКИЕ ПОРТЫ УКРАИНЫ ОСВАИВАЮТ ИСПС

Ровно пять лет назад, 1 июня 2011 г. во время проведения Транспортной недели зародилась идея создания Информационной системы портового сообщества (ИСПС). Это событие предопределило дальнейшее развитие морской отрасли и транспортной системы страны в целом. Одесский порт, отметил во вступительном слове зампредседателя ГП "АМПУ" Вячеслав Вороной, обладающий наиболее развитой и разносторонней инфраструктурой, был выбран в качестве базового для экспериментального внедрения проекта "Единое окно — локальное решение", направленного на гармонизацию и унификацию торговых процедур.

Этапу внедрения ИСПС в портах предшествовало принятие нормативно-правовых актов. В том числе "Стратегии развития морских портов до 2038 г.", плана внедрения ИСПС в морских портах, перечень мероприятий дальнейшего внедрения ИСПС в морских портах на 2016—2020 гг. и т.д.

— На основании соглашений об информационном сотрудничестве, — продолжил Вячеслав Вороной, — ИСПС используют все контролирующие органы, морских агентов, стивидорные и экспедиторские компании, осуществляющие свою деятельность не только в Одесском, а во всех отечественных портах. Администратором системы является ГП "АМПУ", а разработчиком и оператором — ООО "ППЛ 33-35". За прошедшие 5 лет полностью реализована "импортная" цепочка, обеспечивающая обмен информацией между всеми участниками транспортного процесса при ввозе контейнеров в Украину морским путем. Согласовывается "экспортная" цепочка (оформление контейнеров, прибывающих в порт автотранспортом и убывающих морем) и оформление генеральных грузов, отправляемых морским транспортом.

В результате внедрения ИСПС при оформлении грузов в портах бумажный документооборот был практически полностью замещен электронным. Участники портового сообщества получают информацию в электронном виде, заверенную электронной цифровой подписью (ЭЦП). В том числе предварительную информацию морского агента, электронный наряд от экспедитора, данные о транспортном средстве, осуществляющем перевозку контейнера, которые предоставляет перевозчик, и т.д.

По мнению генерального директора "ППЛ 33-35" Александра Федорова, *"единое окно", реализованное в Одесском порту, охватывает не только транспортные процедуры, но и регуляторные, соединяя все звенья транспортного процесса в единую линию. Применение "свободной практики", а также оформление импортных контейнеров в электронной системе значительно сокращают время обработки контейнеровозов и документальное оформление грузов в порту".*

ИНОСТРАННЫЕ ЭКСПЕРТЫ: ОПЫТ, ПОЛЕЗНЫЙ ДЛЯ УКРАИНЫ

Отмечая успехи внедрения ИСПС в портах, нужно признать, что Украина значительно отстает от передовых стран мира в вопросе упрощения процедур торговли. Согласно рейтингу Всемирного банка наша страна числится на 153 месте по внешнеэкономическим операциям. Однако это, как считает начальник службы информационных технологий Дмитрий Якименков, "*нужно рассматривать не как проблему, а возможность, используя зарубежный опыт, не повторять чужие ошибки и сократить время на реализацию проектов".*

А опыт, действительно, уникальный. Например, порта Сингапур, о котором рассказал Джонатан Кох (*кстати, один из участников разработки Национальной стратегии упрощения процедур торговли — **ред**.*). По словам эксперта, ситуация Одесского порта, где он побывал на экскурсии, очень напоминает Сингапур: оба порта испытывают нехватку площадей для развития. Тем не менее, Сингапурский порт перевалливает 29 млн контейнеров в год, причем 90% составляет трансшипмент. При том, что ежедневно оформляются 40 тыс. деклараций, 90% грузов, которым необходимы таможенные формальности, проходят их в течение 10 мин., остальные — за 3 мин.

— 36 лет назад, в середине 80-х, мы внедрили у себя "единое окно", — рассказал Джонатан Кох. — Электронная система объединяет 35 организаций. Для всех существуют одна декларация, один интерфейс, одна электронная форма. Каждый год мы усовершенствуем свою систему, которая находится под жестким контролем государства. Сейчас все платежи за пользование системой осуществляются через один банк — это удобно. Причем, если раньше взимали по $10—13 за оформление 1 контейнера, то сейчас — $3. То, что я увидел в Одесском порту, меня очень удивило и обрадовало. Но нужно идти дальше. Наши специалисты готовы приехать в Одессу и помочь вам в разработке Национальной стратегии упрощения процедур торговли.

Эксперт считает Одесский порт перспективным в плане реализации мер по сокращению времени и упрощению контрольных процедур. "Если в болгарских портах процесс подготовки и оформления грузов занимает 9 дней, то в Украине — 20. Но я верю, что Одесса сумеет добиться таких же результатов, как в соседних портах", — заявил Джонатан Кох.

Представитель Марокко, один из создателей системы PortNET (аналог морского "единого окна") Джалал Бенхаюн рассказал, что у них все участники транспортного процесса работают в этой системе. При возникновении каких-то проблем пользователи

системы обсуждают их, находят компромисс. В портах Марокко (а их 33) все контролирующие процедуры проводятся в один день. "*Для этого импортер сообщает всю необходимую информацию о грузе. На основании анализа системы оценки рисков контролирующие органы заранее планируют выпуск автотранспорта из порта. Все участники транспортного процесса являются членами совета директоров PortNET. Наша система ориентирована на создание благоприятных условий для бизнеса. При этом PortNET контактирует с другими электронными системами Европы*", — сообщил Джалал Бенхаюн.

Как сообщил Джалал Бенхаюн, порты Марокко работают с 500 экспедиторами, 6 частными операторами терминалов, ежемесячно принимают 900 судов. Благодаря электронной системе сокращено пребывание судов в портах с 14 до 7 дней.

ОТ ИСПС К НАЦИОНАЛЬНОЙ СТРАТЕГИИ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

28.04.2015 г. в Киеве проходило очередное заседание Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли (УПТ), а также семинар "Оценка готовности Украины к выполнению Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли". По некоторым позициям, как отметили опрошенные накануне заседания респонденты, Украина готова к выполнению Соглашения. В то же время отмечена невозможность в ближайшее время к переходу на постаудитный контроль, который является ключевым в упрощении процедур торговли.

По мнению регионального советника ЕЭК ООН Марио Апостолова, реализация этого Соглашения повысит привлекательность Украины для международных инвесторов и в целом торговли, поможет внедрить стандарты, принятые в развитых европейских странах.

Продолжая разговор о реализации Соглашения, Александр Федоров назвал главные критерии упрощения процедур торговли: прозрачность, упрощение, автоматизация и стандартизация. Это будет способствовать поднятию уровня экономики, эффективному взаимодействию контролирующих органов и прозрачности, продвижению государственно-частного партнерства, привлечению иностранных инвестиций, повышению конкурентоспособности страны, международной интеграции. "*Всего этого можно добиться через ускорение и упрощение таможенных процедур, снижение уровня и количества неэффективных процедур, которые характерны для отечественных контролирующих органов. И, конечно, нужно не забывать, что "единое окно" — один из инструментов упрощения процедур торговли*", — отметил Александр Федоров.

Цель создания национальной стратегии, считает Джонатан Кох, упростить все контрольные процедуры, сократить время обработки грузов, привлечь инвестиции, наконец, поднять экономику страны. Основой для создания национальной стратегии должна стать ИСПС, действующая в портах Украины. Нужно определить меры, которые следует принять в краткосрочной, среднесрочной и отдаленной перспективе. По мнению эксперта, приоритетной задачей ближайшего времени является повышение качества электронного документооборота за счет улучшения технической базы. Краткосрочная перспектива не должна превышать 5 лет. При этом необходимо, чтобы принятые меры давали быстрый результат. Джонатан Кох привел пример Перу: там сумели реализовать краткосрочные меры в течение 3 месяцев, среднесрочные — в течение года.

— *Для разработки программы действий на краткосрочную, среднесрочную и отдаленную перспективу необходимо создать национальный комитет по УПТ. Причем, в него должны войти влиятельные чиновники, возможно члены КМУ. В Южной Корее, к примеру, этот вопрос курирует премьер-министр. Кроме того, в национальный комитет по УПТ должны войти представители контролирующих органов,* — подчеркнул Джонатан Кох.

Следует отметить, что создание национального комитета по УПТ — одно из требований Конвенции FAL (Конвенция по облегчению международного морского судоходства), о чем заявили Александр Федоров и Лев Баязитов.

НАЦИОНАЛЬНОЕ МОРСКОЕ "ЕДИНОЕ ОКНО". ЧТО ЭТО ТАКОЕ?

В рамках подписанного Украиной с ЕС Соглашения об ассоциации есть требование о реализации Директив 2010/65 и 2002/59, которые непосред-

ственно касаются создания национального морского "единого окна" и национального сегмента системы SafeSeaNet. Мининфраструктуры подготовило соответствующий план по реализации этих Директив, который утвердил КМУ. ГП "АМПУ", которое входит в состав рабочей группы по реализации этого плана, согласно Положению о функционировании национального сегмента системы SafeSeaNet должно исполнять обязанности администратора национального "единого окна".

По словам Дмитрия Якименкова, согласно постановлению КМУ план должен быть реализован в течение 3 лет. Однако, как справедливо отмечают зарубежные эксперты, создание национального морского "единого окна" требует внесения изменений в законодательство, улучшения технического обеспечения, пересмотра организационных моментов, касающихся не только таможни, но и других контролирующих органов.

Европейское агентство по безопасности мореплавания (EMSA) предложило прототип построения национального "единого окна". Структура прототипа NSW, разработанная EMSA, предусматривает функционирование NSW как провайдера и потребителя данных системы SafeSeNet. При этом через систему передаются следующие данные:

Порт прибытия и убытия: данные о судне, грузе, опасных грузах, о команде и пассажирах, информация о безопасности, об отходах и т.д.

Модули прототипа NSW: Common Reporting Gateway — стандартизированный интерфейс для предоставления информации по формальностям от провайдеров (судовладелец, оператор), а также для получения ими информации, в том числе и из SafeSeaNet;

Resource Management — реализует национальные требования к NSW, включает классификаторы судов и мест назначения, автоматически синхронизируемые с центральной базой данных;

Authority Information Exchange — распределяет информацию от судовых провайдеров по госорганам и возвращает их решения в систему. Также взаимодействует с центральной SafeSeaNet.

Кроме этого, через инфраструктуру системы SafeSeaNet, по версии EMSA, может быть обработана информация, которая необходима другим участникам процесса обработки судна в порту — все, что касается портовых операций. Таким образом, выполняется интеграция проектов морского "единого окна" (обработка судна) и систем портового сообщества (обработка груза в порту).

По словам представителя АМПУ, в ряде отечественных портов есть наработки построения и функционирования систем "единого окна" в виде локального решения. Они, безусловно, лягут в основу реализации национального морского "единого окна". В ближайшие годы нашей стране предстоит выполнить целый комплекс мероприятий по гармонизации и унификации процессов, подготовке технической базы, использованию международного опыта, чтобы соответствовать требованиям ЕС.

В ЕС Директива 2010/65 вступила в силу с 1 июня. Это означает, что все порты ЕС должны внедрить морское "единое окно", опираясь на свое законодательство, упростить процедуры оформления грузов, сократить затраты, организовать обмен информацией. Одним из таких проектов, по сообщению Дмитрия Якименкова, является проект морского "единого окна" AnNA, наблюдателем которого стала Украина.

УКРАИНА ПРИСОЕДИНИЛАСЬ К ПРОЕКТУ ANNA

Что представляет собой этот проект и что он даст Украине? Цели проекта — наладить информационное взаимодействие между пользователями и национальными морскими администрациями, способствовать сохранению инвестиций, обеспечить соблюдение национального и международного законодательства и т.д. Суть их, по словам Дмитрия Якименкова, сводится к отработке единых механизмов реализации сообщений, предоставляемых в электронном виде.

— Направлено это на то, чтобы представители бизнеса, которые предоставляют информацию в "единые окна" стран ЕС, подавали ее однократно и в одном виде. Это сократит их затраты на разработку и интеграцию информационных систем и исключит необходимость дублирования информации не только в своей стране, но и за ее пределами. Для Украины этот проект интересен с точки зрения получения доступа к рекомендациям по разработке сообщений, необходимых для построения морского "единого окна", — отметил Дмитрий Якименков.

Сейчас в рамках проекта AnNA разрабатывается перечень документов, требуемых национальными законодательствами стран, входящих в этот проект. Разработан механизм, позволяющий автоматизировать эту процедуру, сократить количество документов. К примеру, существовавший во всем мире перечень документов, предоставляемых органам власти в электронном виде в формате XML, постепенно заменяет единый административный документ. В этом направлении, т.е. упрощения процедуры контрольных формальностей, начала двигаться и наша страна.

Одним из важных вопросов, которые прорабатываются в рамках проекта, является гармонизация подходов по созданию национальных "единых окон" и взаимодействие их с системами портового сообщества, существующими в большинстве европейских портов. При этом стандартизация подходов к форматам и порядку предоставления, обработки и хранения информации в таких системах крайне важна. Результатом такой стандартизации является разработан-

ное в рамках проекта AnNA руководство по реализации сообщений (MIG — message implementation guide). Указанный документ может быть использован в качестве основы для построения украинского национального морского "единого окна".

— На недавно состоявшейся 39-й сессии Комитета по упрощению формальностей (FAL) Международной организации мореплавания (IMO) было представлено пересмотренное приложение к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г. Данное приложение запланировано к принятию на следующей сессии Комитета (FAL 40) в марте—апреле 2016 г. Этот документ предусматривает требование обязательного электронного обмена информацией о грузе, экипаже и пассажирах. Предлагаемые изменения в пересмотренном приложении включают введение нового стандарта, относящегося к обязательству государственных органов по созданию системы электронного обмена информацией в течение трех лет после принятия поправок. Кроме того, предусмотрен переходный период не менее 12 месяцев с даты внедрения таких систем, в течение которых бумажные и электронные документы будут использоваться параллельно. В качестве базового стандарта Комитетом IMO был представлен стандарт ISO 28005, — сообщил Дмитрий Якименков.

В обсуждении проблемы создания морского "единого окна", выполнения Соглашения по упрощению процедур торговли приняли участие консультант ООО "ППЛ 33-35" Лев Баязитов, представитель Одесской таможни Владимир Кириллов, исполнительный директор ООО "ППЛ 33-35" Галина Ройзина, региональный советник ЕЭК ООН Марио Апостолов, и.о. генерального директора Ассоциации международных экспедиторов Виктор Берестенко, начальник Департамента управления движением "Укрзалізниці" В. Олейник, сотрудник по экономическим вопросам ЕЭК ООН Катя Адамо и др.

ГЧП В ПОСТРОЕНИИ "ЕДИНОГО ОКНА" И УПРОЩЕНИИ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ

Использование государственно-частного партнерства (ГЧП) для развития инфраструктурных проектов, в частности сосредоточенное на развитии инфраструктуры в портах и "едином окне", было успешным во многих странах мира. ГЧП можно использовать и в дальнейшем развитии Информационной системы портового сообщества (ИСПС), "единого окна" (ЕО), которое уже создано в портах Одесского региона. Принципы ГЧП можно использовать и при последующих шагах в создании морского или транспортного ЕО в Украине или в определенный момент в будущем — национального ЕО. Т.о., можно рассматривать ГЧП как наиболее эффективный инструмент для внедрения инструментов упрощения процедур торговли, таких как "единое окно".

Этим вопросам была посвящена третья секция семинара. В ходе секции были рассмотрены: зарубежный опыт в использовании принципов ГЧП в построении инфраструктуры порта (Ричард Орниц, Бизнес Совет ЕЭК ООН по ГЧП); основные направления работы ЕЭК ООН по ГЧП (Катя Адамо, сотрудник по экономическим вопросам, Отдел по экономическому сотрудничеству и торговле ЕЭК ООН); проблемы и перспективы применения законодательства Украины о ГЧП (Татьяна Бессараб, управляющий партнер Юридической фирмы "Бессараб и партнеры"); вопросы использования ГЧП для развития инфраструктуры в портах Украины (Ирина Запатрина, председатель правления Украинского Центра по ГЧП).

В ходе дискуссии участники обсудили подходы к определению экономических и правовых норм, отношений и обязательств государственного и частного секторов в целях обеспечения эффективной реализации проектов и сохранения регулирующей функции государства. Участники семинара рассмотрели документ ЕЭК ООН по использованию ГЧП для создания "единого окна", который содержит некоторые общие рекомендации по использованию ГЧП на поставку национального продукта в области международной торговли и перевозок на основе улучшения управления, повышения прозрачности и эффективности, исключая риск создания неэффективных монополий.

***

Предварительное ознакомление участников семинара с технологией работы Одесского морского торгового порта, построенной на применении ИСПС, а также с ключевыми рабочими местами ИСПС, позволило в ходе семинара сосредоточиться на вопросах, связанных с дальнейшим развитием "единого окна" в национальной и международной среде. По результатам семинара были получены экспертная оценка и рекомендации по использованию Информационной системы портового сообщества для информирования и дальнейшего развития проектов морского/мультимодального и национального, созданного при лидирующей роли таможни, "единого окна".

Кроме этих вопросов, на семинаре была широко рассмотрена тема упрощения процедур торговли, а также тема государственно-частного партнерства. Были предложены рекомендации по использованию принципов ГЧП для "единого окна" и развития портовой инфраструктуры в Украине.

В заключение были приняты рекомендации Пятого международного семинара по вопросам упрощения процедур торговли "Упрощение процедур торговли: от локального решения к национальной стратегии".

ОВРУЦКАЯ Татьяна,
ХРУСТАЛЕВА Виктория

XIII Международная специализированная выставка

КоммунТех – 2015

КОММУН ТЕХ

ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ОБЪЕКТОВ ЖКХ, БЛАГОУСТРОЙСТВО ГОРОДА, УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ, КОММУНАЛЬНАЯ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, СПЕЦТЕХНИКА

ОРГАНИЗАТОРЫ:
Министерство регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Украины

Международный выставочный центр

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ
Ассоциации городов Украины

10–13 ноября

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
Украина, Киев, Броварской пр-т, 15
Ⓜ "Левобережная"

IEC

☎ +38 044 201-11-59, 201-11-66
✉ forum@iec-expo.com.ua
www.iec-expo.com.ua
www.tech-expo.com.ua

Генеральный медиа-партнер: С 1999 ГРУППА ИЗДАНИЙ CAPITAL BUILD Kap строительство | SPECIAL EQUIPMENT СПЕЦтехника в СНГ | CONCRETE ASPHALT БЕТОН&АСФАЛЬТ

Технический партнер: RentMedia

Администрация Одесского порта обсудила с экспедиторами и агентами упрощение процедур

12.06.2015 г. в конференц-зале администрации Одесского порта с небольшим разрывом состоялось два совещания администрации морского порта с представителями агентских и транспортно-экспедиторских компаний. Оба совещания проводил замначальника администрации порта Руслан Сахаутдинов. В совещаниях приняли участие и выступили начальник отдела логистики службы стратегического развития ГП "АМПУ" Юрий Таволжанский и его заместитель Сергей Куц, главный диспетчер администрации Одесского морского порта Денис Карпов, начальник службы информационных технологий администрации порта Владимир Проценко.

Несмотря на то, что у названных двух участников транспортного процесса разная специфика деятельности, круг вопросов, рассмотренных на совещаниях, касался упрощения процедур оформления грузов в морских портах.

В частности, с морскими агентами обсуждались следующие вопросы.

Оформление "свободной практики" в ИСПС и проблемы, возникающие при этой процедуре. Для упрощения процедур оформления судов были рассмотрены вопросы получения разрешения контролирующих органов на проведение таких операций, как перешвартовка судна, постановка к причалу, проведение различных операций и других услуг. Агент сможет обратиться с электронной заявкой или подать любую информацию в контролирующий орган, и в электронном виде получить соответствующее разрешение, что исключит необходимость использования бумажных документов.

В соответствии с приказами Министерства экологии и природных ресурсов Украины от 9.10.2014 г. № 309, от 18.03.2015 г. № 82 внесены изменения в Положение об экологическом контроле в пунктах пропуска через государственную границу и в зоне деятельности региональных таможен, утвержденное приказом Министерства охраны окружающей при-

родной среды и ядерной безопасности Украины от 8.09.1999 г. Эти изменения предусматривают отмену предоставления судовых экологических деклараций и проведения экспресс-анализа изолированного балласта. Однако в некоторых морских портах еще требуют отбор проб изолированного балласта. В Одесском порту фактов отбора проб изолированного балласта после вступления в силу указанных приказов не было.

В ходе совещания агентов проинформировали о том, что АМПУ проводит работу по имплементации директивы № 2010/65/ЕС о предоставлении в электронном виде генеральной грузовой декларации и др. форм FAL. В ближайшее время эксперты Евросоюза совместно с сотрудниками АМПУ, таможни, погранслужбы проведут семинар по вопросам практического внедрения морского "единого окна" на примере опыта Латвии.

По итогам проведенного совещания Р. Сахаутдинов подтвердил готовность администрации Одесского морского порта и в дальнейшем содействовать в решении любых вопросов, возникающих при оформлении судов в Одесском морском порту.

Выступая перед экспедиторами, Р. Сахаутдинов проинформировал присутствующих о запланированных мерах, способствующих упрощению процедур оформления грузов и транспортных средств в порту. **В частности, для экспедиторов разрабатывается технология самостоятельного оформления пропусков в электронной системе ИСПС. Отпадет необходимость физического присутствия экспедитора в порту для оформления пропусков в ТГТ.** Сейчас, как сказал В. Проценко, уже разработан алгоритм, внесены изменения в программные модули. "*После опытной эксплуатации и устранения замечаний мы запустим данный проект для всех желающих. Это будет абсолютно бесплатно. Наша тарифная политика не меняется. В перспективе, мы планируем пропуск в порт сделать параллельно на основе технологии штрих-кода, который также экспедитор сможет оформлять самостоятельно, не выходя из офиса, либо через аппараты IBOX, либо у сотрудников ТГТ*", — отметил начальник СИТ.

Живое обсуждение вызвал вопрос взвешивания контейнеров. **Р. Сахаутдинов проинформировал собравшихся, что ГП "АМПУ" и администрация порта согласовали с таможенными органами проведение взвешивания на бесплатных весовых комплексах администрации. При этом результаты взвешивания принимаются без исключения со всех весовых комплексов.** Вместе с тем, по мнению зам. начальника администрации, экспедитор может выбирать, где ему удобнее взвешивать контейнеры.

Администрация порта приняла решение об оптимизации грузопотоков через КПП порта, о чем рассказал модератор совещаний. В ближайшее время будет согласована технологическая схема проезда дополнительного автотранспорта по ул. Церковной через КП-2. В частности, это касается машин, следующих на погрузку предварительно оформленных контейнеров в режимах ПП/ПД, транзит и импортных генеральных грузов.

Р. Сахаутдинов сообщил о том, что администрация порта намерена вынести на обсуждение новых властей области вопрос об ограничении процента взвешивания и инструментального досмотра контейнеров, чтобы привести к европейским нормам. Кроме того, инициировать разработку порядка определения ответственности органов, инициирующих необоснованные формы контроля, такие как взвешивание и досмотр. По этому поводу уже подготовлены соответствующие обращения.

Состоявшийся диалог, по отзывам представителей агентских и экспедиторских компаний, был конструктивным и полезным. По многим вопросам были найдены компромиссные решения. Р. Сахаутдинов призвал агентов и экспедиторов принимать активное участие в формировании предложений, направленных на упрощение формальностей в Одесском морском порту, и поблагодарил представителей транспортно-экспедиторского и морского бизнеса за поддержку и понимание.

ШУСТИНА Евгения

Фундамент конкурентоспособности экономики — совершенные предприятия, организации и учреждения

Совершенствоваться не обязательно. Выживание — дело добровольное"
Эдвард Деминг

ВВЕДЕНИЕ

Независимости Украины почти 24 года, а конкурентоспособность ее экономики и уровень качества жизни украинцев в целом недопустимо отстают от развитых стран. Среди других проблем отмечаются: очень низкое качество продукции и услуг, значительное количество несчастных случаев из-за использования опасной продукции, периодическое возникновение техногенных аварий и катастроф, экологическое загрязнение, дефицит энергоносителей и т.п. Характерными для большинства предприятий и организаций являются низкая производительность труда, высокая себестоимость продукции и несовершенный менеджмент практически на всех уровнях управления.

В результате — крайне низкий по европейским меркам валовой национальный доход и соответствующий ему государственный бюджет, которого хронически не хватает для удовлетворения всех заинтересованных сторон. На фоне активного перераспределения ценностей и коррупции большая часть населения страны оказалась за чертой бедности. В результате продолжает нарастать социальная напряженность, которая выливается в протестные демонстрации как граждан, нуждающихся в социальной помощи государства, так и тех, кто непосредственно наполняет бюджет. Усиливается сепаратистское движение. Оккупирован Крым. Война на Востоке страны...

Нужны деньги, но где их взять? Внешнее заимствование увеличивает государственный долг, который и так уже имеет колоссальные размеры и подлежит возврату, усугубляя и без того напряженную обстановку. И заимствовать становится все сложнее.

Резонно задать вопрос: А почему бы не "производить большие деньги" самим, существенно повысив эффективность работы всех звеньев управления, производства и сферы обслуживания? Как это имеет место в развитых странах. К тому же, и Президент Украины продекларировал, что "сегодня Украина стремится занять одно из ведущих мест в мировом экономическом пространстве"!

Но этого не достичь без кардинального повышения эффективности работы всех, без исключения. И без старания лично первого лица государства и его окружения пробудить у отечественных организаций желание активно и системно совершенствоваться. Особое значение это приобрело после победы Революции

ции достоинства и избрания Украиной европейского пути развития. Необходимость скорейшего разрешения отмеченных проблем стала критической и в плане обеспечения национальной безопасности Украины.

В последнее время, с целью улучшения условий ведения бизнеса и экономического роста, общество Украины постоянно и активно обсуждает вопрос о необходимости существенного улучшения бизнес-климата в стране, скорейшего проведения экономических реформ, в частности в сфере технического регулирования и стандартизации, принятия неотложных мер по дерегуляции бизнеса и т.д. Это очень важно. Но при этом проблемы повышения **делового совершенства,** а, следовательно, конкурентоспособности самих предприятий (организаций, учреждений) и необходимость содействия им со стороны правительства в целенаправленном системном совершенствовании на основе современных подходов и лучших практик остаются без внимания общественности.

И это при том, что именно "несовершенство" украинских предприятий порождает букет проблем, таких как: поставка опасной продукции и нарушение прав потребителей; выпуск неконкурентоспособной продукции из-за ее низкого качества; высокая себестоимость изготовления продукции и низкая производительность труда; нарушение сроков поставки продукции и других договорных обязательств, непроизводительные расходы ресурсов, в частности энергетических; проблемы налогов и дефицит бюджета; обнищание граждан из-за потери рабочих мест и мизерной зарплаты; загрязнение окружающей среды и социальная напряженность и т.п. Кроме того, "несовершенство" порождает условия для развития коррупции.

Вместе с тем, в мире, в частности в Европе, по совершенствованию предприятий (организаций, учреждений) накоплен очень богатый опыт, который целесообразно как можно быстрее и как можно шире использовать в Украине с целью возрождения ее экономики.

ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЙ

Участники круглого стола, организованного Советом предпринимателей при КМУ, Украинской ассоциацией качества (УАК), УСПП и Комитетом базовых отраслей ТППУ, отметили следующее:

— социально-экономическое состояние Украины находится на крайне низком уровне, а в последнее время оно ухудшилось еще из-за военных событий на Востоке страны. Национальная экономика Украины в целом существенно отстает по уровню конкурентоспособности от стран Европейского Союза, в который наша страна стремится интегрироваться;

— одним из ключевых факторов неудовлетворительного социально-экономического состояния Украины и низкой конкурентоспособности отечественной экономики является неэффективная работа подавляющего большинства предприятий (организаций, учреждений), в первую очередь из-за низкого уровня их делового совершенства, несовершенных систем менеджмента, которые они применяют в своей работе;

— методологические подходы к совершенствованию систем менеджмента и система образования по этим вопросам в Украине на сегодня являются несовершенными, не учитывают реальное состояние и потребности общества и требуют системного анализа и существенной доработки;

— деятельность, которая практикуется в Украине по внедрению целевых систем менеджмента на базе международных стандартов (ISO 9000, ISO 14000, ISO 22000, ISO 50000, OHSAS 18000 и т.д.), осуществляется преимущественно непрофессионально и сводится к имитации совершенствования, не создает для предприятий ожидаемого эффекта и сопровождается формированием в обществе устойчивого недоверия как к этим стандартам, так и к системам менеджмента вообще;

— низкий уровень делового совершенства украинских предприятий в целом является следствием, с одной стороны, преимущественно отсталой деловой культуры в стране, которая сохранилась еще со времен ее существования в условиях тотального дефицита и отличается низким качеством продукции, высокой ее себестоимостью и низкой производительностью труда, а с другой — отсутствием в Украине государственной политики содействия повышению делового совершенства отечественных предприятий (организаций, учреждений);

— меры, которые планируются на уровне государства по приведению технических регламентов и отечественных стандартов в соответствие с европейскими, а также по дерегуляции бизнеса, недостаточны для того, чтобы без целенаправленного системного усовершенствования отечественных предприятий обеспечить их конкурентоспособность, а следовательно, и конкурентоспособность отечественной экономики на рынках ЕС;

— несмотря на отмеченные проблемы, в Украине благодаря профессиональной общественности за последние 15 лет накоплен опыт по организации совершенствования, что позволило десяткам украинских предприятий повысить свой уровень совершенства и приблизиться к уровню ведущих европейских компаний. Так, по итогам 10-го Турнира по качеству стран Центральной и Восточной Европы две украинские компании (ОАО "Одескабель" и ОАО "Запорожсталь") получили статус призеров этого престижного Турнира. Награды, в присутствии лидеров движений за качество европейских стран, им вручил президент Европейского Совета господин Херман Ван Ромпей, отметив, что эти компании должны стать образцами для подражания в регионе ЦВЕ;

— превратить успешные пилотные проекты по совершенствованию в массовое общенациональное движение возможно лишь при условии активного содействия отечественным предприятиям со стороны

власти и общества. Без такого содействия украинские предприятия могут проиграть в конкурентной борьбе и быть массово вытеснены более совершенными зарубежными компаниями даже с собственного рынка.

Главным органом центральной исполнительной власти, на который возложены функции формирования промышленной и экономической политики государства, является Минэкономразвития Украины. В этой связи, именно это министерство должно обеспечить создание условий для существенного повышения уровня делового совершенства украинских предприятий (организаций, учреждений) и улучшения качества продукции (товаров, работ, услуг).

ОБЩЕСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ

В соответствии с Законом Украины "Об информации" и Порядком содействия проведению общественной экспертизы деятельности органов исполнительной власти, утвержденным постановлением КМУ от 5.11.2008 г. № 976, УАК осуществила общественную экспертизу деятельности Минэкономразвития по обеспечению развития в стране конкурентоспособной экономики путем содействия повышению делового совершенства предприятий, организаций и учреждений. Целью общественной экспертизы было определено осуществление оценки деятельности Минэкономразвития по указанным вопросам и внесение предложений по улучшению государственной политики в области качества, делового совершенства и конкурентоспособности для успешной реализации Стратегии устойчивого развития "Украина-2020" и достойной интеграции нашей страны в европейское сообщество.

Для проведения экспертизы у Минэкономразвития была запрошена и получена информация, которая демонстрирует:

— состояние совершенствования систем менеджмента в Украине, в частности на основе стандартов (ISO 9001, ISO 14001 и др.) по сравнению со странами ЕС и результаты, полученные от этого украинской экономикой (улучшение качества и снижение себестоимости продукции, повышение производительности труда, сохранение ресурсов, в т.ч. энергетических, увеличение поступлений в госбюджети т.п.);

— изучение и обобщение мирового, в первую очередь европейского, опыта в сфере улучшения качества продукции (услуг) и повышения уровня делового совершенства предприятий (организаций, учреждений), в т.ч. на основе совершенствования систем менеджмента;

— изучение и обобщение состояния в Украине в области качества продукции (услуг), делового совершенства и конкурентоспособности предприятий (организаций, учреждений), в т.ч. с учетом систем менеджмента, а также рассмотрение этих вопросов на Коллегии Минэкономразвития, а также подготовку и предоставление в правительство и Верховную Раду Украины предложений по его улучшению;

— мероприятия по мотивации и созданию условий для развития в Украине движения за улучшение качества продукции и повышение уровня делового совершенства и конкурентоспособности предприятий и организаций;

— методические документы по совершенствованию систем менеджмента предприятий и организаций Украины, в частности на основе стандартов (ISO 9001, ISO 14001 и др.), которые разработаны и/или введены Минэкономразвития (в т.ч. Институтом управления качеством УкрНДНЦ) с целью повышения эффективности усовершенствований;

— мероприятия, проведенные в Украине с целью распространения принципов TQM, концепций и моделей совершенства, а также совершенствования систем менеджмента, в частности на основе стандартов (ISO 9001, ISO 14001 и др.);

— мероприятия по участию украинских предприятий (организаций) в международных (СНГ, Восточная Европа, Европа в целом и др.) рейтинговых программах по деловому совершенству, а также по распространению опыта таких предприятий;

— обоснование и передачу правительству предложений о необходимости совершенствования систем менеджмента органов исполнительной власти Украины на основе стандартов (ISO 9001 и др.), концепций и моделей совершенства (в частности CAF);

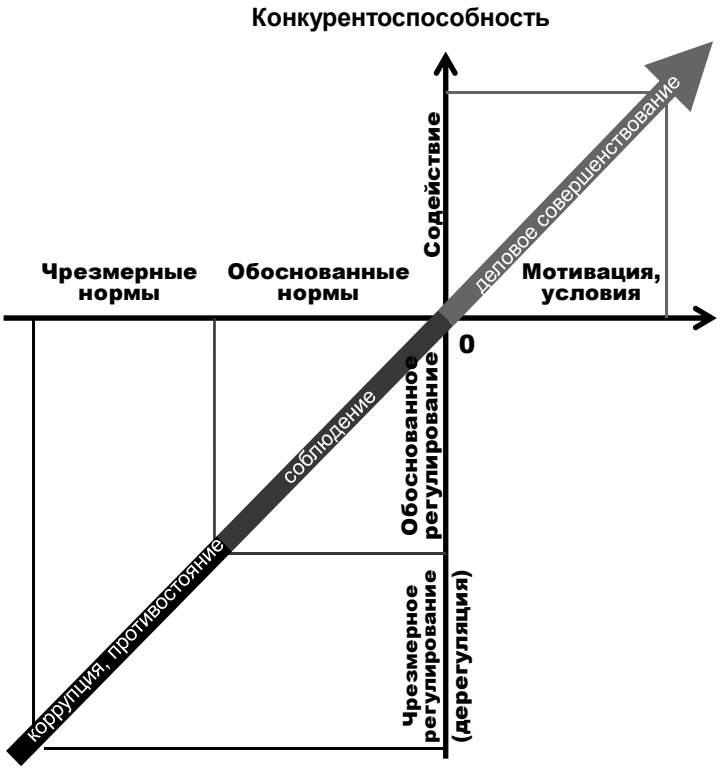
— общее количество внесенных в Минэкономразвития предложений и замечаний по вопросам качества, делового совершенства и конкурентоспособности, а также предложений и замечаний, которые учтены, с предоставлением копий письменных предложений, поступивших от общественных организаций (в частности Общественного совета при Минэкономразвития), и ответов на них за 2012—2014 гг.;

— изучение общественного мнения по вопросам качества, делового совершенства и конкурентоспособности, проведенное Минэкономразвития за 2012—2014 гг.;

— проведение профессиональных, научно обоснованных социологических исследований, наблюдений, экспресс-анализа мнений различных социальных групп по вопросам качества, делового совершенства и конкурентоспособности за 2012—2014 гг.;

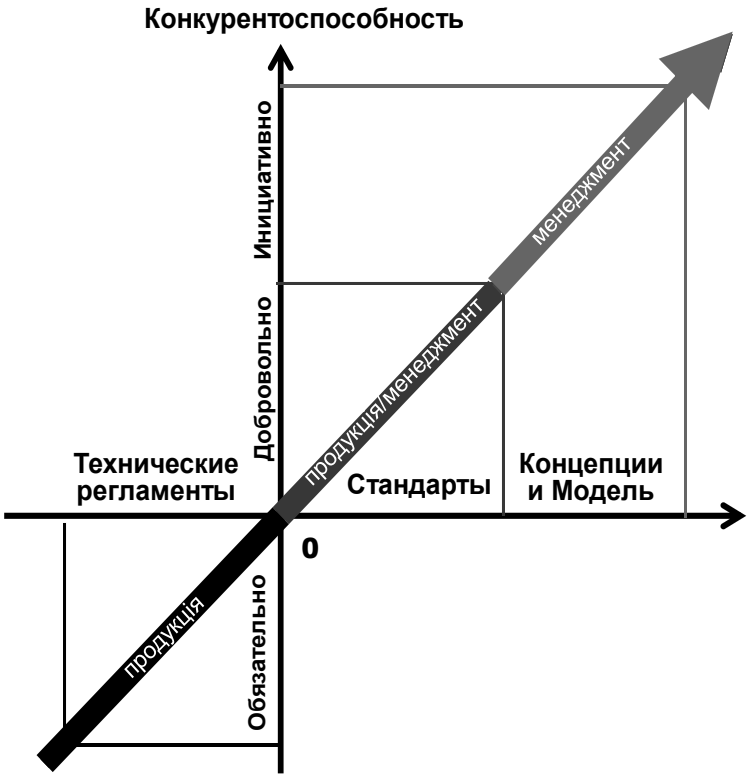
— мероприятия Минэкономразвития по учету рекомендаций Резолюции 8-го Всеукраинского съезда качества (Киев, 23.05.2013 г.) в части устойчивого развития, социальной направленности, организационного совершенства и конкурентоспособности, Решения участников совещания-семинара представителей органов исполнительной власти Украины по вопросам качества, организационного совершенства, социальной направленности и устойчивого развития (Киев, 13.11.2013 г.) и Резолюции 23-го Международного форума "Дни качества в Киеве-2014" (Киев, 13.11.2014 г.).

Рис. 1. Изменение парадигмы:
«ОТ ЧРЕЗМЕРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, через дерегуляцию **– К СОДЕЙСТВИЮ»**



УАК, Петр Калита

Рис. 2. Изменение парадигмы:
«ОТ ОБЯЗАТЕЛЬНОСТИ, через добровольность **– К ИНИЦИАТИВНОСТИ»**



УАК, Петр Калита

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ

По итогам общественной экспертизы сделаны следующие основные выводы:

— Минэкономразвития недостаточно владеет информацией о том, что происходит в мире, Европе и Украине по вопросам качества и делового совершенствования (несмотря на то, что такая информация неоднократно в министерство направлялась со стороны УАК);

— из-за непонимания важности повышения уровня совершенства предприятий, организаций и учреждений для конкурентоспособности национальной экономики, Минэкономразвития:

- не предусмотрело содействие деловому совершенствованию в действующих политиках развития промышленности и экономики Украины;

- не уделяет должного внимания профессиональному решению проблем качества и делового совершенствования в стране, в результате чего деятельность по этим чрезвычайно актуальным вопросам ведется в Украине в явно недостаточном объеме и на уровне, который не соответствует насущным потребностям;

- взаимодействует с профессиональными общественными организациями в сфере совершенства и качества ненадлежащим образом и не учитывает предложения по этим вопросам, поступающие от общественности.

Без существенного изменения ситуации в области делового совершенства и качества запланированные экономические реформы вряд ли обеспечат Украине преобразование в конкурентоспособную европейскую страну с развитой экономикой, как этого требуют Президент Украины и правительство Украины.

ОБЩИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В мире накоплен огромный опыт, который свидетельствует, что для обеспечения конкурентоспособности организаций и экономик и улучшения жизни людей необходимо постоянно активно и системно совершенствоваться. Поэтому для улучшения ситуации в государстве нужно сделать все возможное, чтобы **совершенство и качество**, которые являются фундаментом конкурентоспособности и социальной ответственности, стали **общенациональной идеей**. Эта идея универсальна для любых национальностей, партий и течений, вероисповедания и государственного строя. И она может стать основой для объединения и обеспечения качественного существования всей страны, всех ее граждан. Речь идет о философии, о целях развития общества. С другой стороны, качество и деловое совершенство — это мощные инструменты и практическая наука, позволяющие оценить потенциал организации, направить его в нужную сторону, помочь развиваться и совершенствоваться.

Нужно определить одним из приоритетных направлений социально-экономического возрождения государства и общества обеспечение дальнейшего развития **национального движения за совершенство и качество** на основе модели устойчивого развития и современного системного менеджмента с его интеграцией в общеевропейское движение.

В сжатые сроки необходимо принять **Концепцию государственной политики в сфере делового совершенства** предприятий (организаций, учреждений), в которой, в частности, предусмотреть меры, которые позволят выстроить новые "дружеские" отношения между властью и обществом, обществом и бизнесом, топ-менеджерами и персоналом компаний.

Необходимо, не теряя времени, сделать все, чтобы предприятия начали профессионально совершенствоваться, создавать современные системы менеджмента, понимая, что это "корневая система" и все желаемые нами результаты — ее "плоды". Следовательно, власть должна на законодательном уровне ввести такие механизмы мотивации и условия, чтобы владельцы и руководители предприятий сначала **поверили**, а потом **захотели**, **узнали** как это делать, и **смогли** непрерывно, целенаправленно и системно совершенствоваться, используя самые современные европейские подходы и лучшие деловые практики.

И как можно быстрее должны быть изменены парадигмы "от чрезмерного регулирования — к содействию" (рис. 1) и "от обязательности — к инициативности" (рис. 2). В стране должна действовать формула: "**Чем совершеннее организация, тем комфортнее ей в государстве**".

Для реализации предложенных изменений в масштабах страны необходимо осуществить соответствующее **перераспределение функций и ответственности** в сфере делового совершенства на основе системного менеджмента, в соответствии с потребностями общества и экономики, которые сформировались на сегодняшний день.

Для более адекватного понимания ситуации со стороны руководителей Украины высокого уровня целесообразно провести их переподготовку в части современных знаний в области совершенства и качества.

Учитывая особую актуальность повышения совершенства всех звеньев экономики Украины, а также ключевую роль совершенства в обеспечении конкурентоспособности и устойчивого развития страны, целесообразно предложить Президенту Украины для мотивации и координации развития национального движения за совершенство создать Национальный совет по вопросам делового совершенства, конкурентоспособности и устойчивого развития.

Примечание. *Конкретные детальные предложения содержатся в разделе "Организационное совершенство, конкурентоспособность и устойчивое развитие" Резолюции 9-го Всеукраинского съезда качества (Киев, 22.05.2015 г.) (http://www.uaq.org.ua/index.php?module=ContentExpress&func=display&ceid=157).*

КАЛИТА Петр,
Президент Украинской ассоциации качества

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

XV ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

ОДЕССА. ВЫСТАВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ОДЕССКОГО ПОРТА

июнь 2016

XV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

«Черноморский регион: комплекс транспортных коммуникаций между Европой, Азией и другими континентами

СЕКЦИОННЫЕ ЗАСЕДАНИЯ:

- Формирование перспективной транспортной сети Черноморского региона
- Современные тенденции развития портов
- Направления развития портовых технологий перегрузочных работ и подъемно-транспортного оборудования
- Строительство, реконструкция, проектирование и техническая эксплуатация портовых и берегозащитных гидротехнических сооружений
- Транспортно-логистическая инфраструктура зернового рынка

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

BSEC

УЧРЕДИТЕЛИ

BASPA

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

УКРПОРТ

BINSA

AsMAP UA

Транспорт

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР

PLASKE ПЛАСКЕ

Энергия движения

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ПОРТЫ УКРАИНЫ

ОРГАНИЗАТОР

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91

e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com

"Интер-ТРАНСПОРТ-2015": в поисках новых технологий и путей развития

В этом году ведущая в Черноморском регионе 14-я Международная выставка "Интер-ТРАНСПОРТ" прошла в новом формате диалога транспортной интеллигенции Украины и европейских стран, став площадкой для новых проектов, соглашений, обсуждений на форумах, конференциях, семинарах, смотра новаций и решения проблем транспортной сферы.

В НОГУ С ЕВРОСОЮЗОМ

В международной выставке "Интер-ТРАНСПОРТ-2015", которая проводится согласно плану Организации Черноморского Экономического Сотрудничества (ОЧЭС), приняло участие 80 компаний из 13 стран мира.

Выставка-конференция проводится как плановое мероприятие ОЧЭС. Координацию мероприятий осуществляют Министерство инфраструктуры Украины, Министерство иностранных дел Украины, Одесская областная государственная администрация.

Мероприятие проходило при поддержке и активном участии ведущих отраслевых профессиональных ассоциаций и союзов: Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины "Укрвнештранс", Международной ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA), Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ", Федерации работодателей транспорта Украины, Ассоциации контейнерных линий Украины, Международной ассоциации судовладельцев Черноморского бассейна (БИНСА), Ассоциации международных экспедиторов Украины.

"Эта выставка — "Интер-ТРАНСПОРТ-2015" — для нас особенная, — отметила организатор Наталья Балаян. — Мы очень трепетно к ней готовились. И наши ожидания оправдались. Толчок всей выставке дала атмосфера заезда. Затем легкое красивое открытие с участием представителей очень высокого уровня и работа с открытыми сердцем и душой. Соответственно подтвердилось, что костяк экспонентов остается прежним, а это значит, что люди хотят жить и работать с нами дальше. Конечно, появились новые участники — судовладельцы из Австрии, большая группа экспертов из Испании и Латвии, которые приехали посмотреть, что у нас происходит, на каких условиях можно с нами работать. Нас поддерживает Евросоюз, к нам присматриваются и хотят вести с нами "Диалог доверия в действии" — девиз, под которым проходит вся транспортная неделя".

Такую же позицию продемонстрировали на открытии руководитель транспортной группы поддержки Украины Европейской Комиссией Филипп Бургель-Верне, генеральный секретарь ТРАСЕКА Мирча Чиопрага, заверив, что Евросоюз заинтересован и способствует развитию транспортной системы Украины.

"Подписание Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским Союзом обязывает нас работать в тесном сотрудничестве по реформированию секторов автомобильного транспорта и дорожного строительства, железнодорожного, воздушного, морского транспорта, — отметил посол Евросоюза Ян Томбинский, представляя стенд Евросоюза. — Без сомнения, транспортная отрасль должна стать важным элементом возрождения украинской экономики. Сейчас наступил благоприятный момент для проведения реформ и дальнейшего укрепления нашего сотрудничества в транспортной сфере, что требует приведения законов Украины в соответствие с меж-

Отзывы о выставке "Интер-ТРАНСПОРТ-2015"

С.В. Мелащенко, генеральный секретарь БИНСА — гость выставки: "Несмотря на сложную ситуацию в нашей стране, выставка прошла как всегда на высоком уровне.

Радует то, что наконец-то руководители транспортного комплекса Украины обратили внимание на данную выставку, которая на протяжении последних лет является значимым событием для отечественной транспортной отрасли. Также нельзя не отметить тот факт, что в выставке принимали участие представители международных неправительственных организаций — BINSA, BASPA, ОЧЭС, BSEC-URTA и других.

Участие в мероприятии высокого уровня таком как выставка "Интер-ТРАНСПОРТ", руководителей отрасли и представителей международных неправительственных организаций еще больше повысило авторитет самого мероприятия".

Ю.Б. Соловей, начальник КБ подъемно-транспортного оборудования ПАО "НКМЗ" — участник выставки: "Выставка была организована и прошла на высшем уровне. Особая благодарность организаторам выставки, которые смогли создать максимум условий для плодотворного общения между собой представителей транспортной отрасли, промышленных предприятий и т.д.

Было много интересных встреч, контактов, много интересного общения — особенно во второй и третий дни выставки. Надеюсь, что в дальнейшем эти контакты перерастут в долгосрочное взаимовыгодное сотрудничество.

Также хотелось бы отметить, что несмотря на все кризисные моменты в экономике нашей страны, интерес к выставке, ее высокий уровень, по сравнению с предыдущими годами, остаются неизменными".

Оксана Столянова, маркетолог MHM Group — участник выставки: "Для нашей компании выставка "Интер-ТРАНСПОРТ" традиционно важное событие, мы участвуем в ней ежегодно. По сравнению с прошлыми годами выставка немного уменьшилась, однако, несмотря на все события в Украине, она не потеряла свою актуальность.

Во время работы на нашем стенде был проведен ряд деловых встреч. Наибольший интерес со стороны специалистов по-прежнему вызывают судопогрузочные машины для зерновых Neuero и перегружатели Sennebogen, которые успели зарекомендовать себя с наилучшей стороны не только в нашей стране. Немалый резонанс вызвало конвейерное оборудование 3BHungaria, которое впервые было презентовано на "Интер-ТРАНСПОРТЕ".

Мы благодарим организаторов выставки, всех посетителей нашего стенда и надеемся на дальнейшее плодотворное сотрудничество".

дународными и европейскими правилами и требованиями, что будет способствовать дальнейшей интеграции в европейскую транспортную систему и рынок. Благодаря различным проектам и программам Евросоюз поддерживает намерения Украины, оказывая, в частности, разного вида техническую помощь. При содействии Инвестиционного фонда Европейский Союз предоставляет гранты для развития важных проектов транспортной инфраструктуры Украины в сочетании с европейскими кредитами".

Продолжается реализация проекта помощи Министерству инфраструктуры Украины по внедрению национальной транспортной стратегии и усилению сотрудничества между Украиной и Европейским Союзом в транспортном секторе "Поддержка внедрения транспортной стратегии Украины (ПТС)", что позволит украинскому правительству получить оставшиеся транши гранта ЕС, составляющего в целом EUR65 млн.

Одним из ключевых событий международной выставки "Интер-ТРАНСПОРТ-2015" стала XIV международная конференция "Транспортная сеть Черноморского региона: комплекс коммуникаций между Европой, Азией и другими континентами". В докладе Франца Гоетца, президента STEPPinternational-Strategic Education, прозвучала надежда на то, что воссоздание евразийского шелкового пути из Китая в Европу с участием в развитии Черноморского региона Украины продолжится в полной мере. Для этого необходимы усилия страны по соблюдению законодательства Европейского Союза и выполнение обязательств, взятых Украиной в рамках соглашения с ЕС о развитии зоны всеобъемлющей торговли. Евросоюз видит развитие украинских портов в модернизации инфраструктуры, создании "прозрачности" прохождения таможенного контроля.

ОТ СЛОЖНОГО К ПРОСТОМУ

В свою очередь исполнительный директор BASPA Георгий Токман отметил, что для того, чтобы грузопотоки шли через украинские порты, необходимо решить вопрос упрощения прохождения груза через границу.

"В порту Батуми по импорту автомобиля на всю процедуру — выгрузку, оформление документов тратится всего 20 минут. У нас же в Ильичевске это занимает сутки. Необходимые меры предпринимаются, но ожидаемого результата пока нет", — подчеркнул специалист.

Советник президента АО "ПЛАСКЕ" Василий Зубков отметил эффективность "единого окна" Информационной системы портового сообщества, действующей сегодня в портах Одессы и Ильичевска. "Раньше нужно было ходить по паутине между службами, которые отказывали в оформлении документов, пока не получали вознаграждение, — объяснил докладчик. — И трудно было проследить, кто отказал. Мы подключили все службы к электронной системе, сайту, где контролируется каждая подпись. Декларации подаются в электронном виде. Компьютер выбирает очередь. Вроде бы мы исключили человеческий фактор. Но оказалось, что 80% контейнеров обрабатываются вне очереди, согласно статьям, которые позволяют первыми принимать скоропортящиеся продукты и гуманитарный груз. Мы лишили права инспекторов изменять очередь. А также заставили таможенников и брокеров делать ссылки на документы, по которым они вынесли решение. И внеочередность упала до 6%. Сегодня в Одессе уже обработано в этой системе 300 тыс. контейнеров. А в Ильичевске — 40 тыс."

Об упрощении контрольных и логистических процедур говорили на круглом столе "Стратегия развития контейнерных перевозок в Украине-2015". Заместитель начальника Администрации морских портов Украины (АМПУ) Вячеслав Вороной представил проект, который предлагает осуществлять контроль судна только на основании системы анализа рисков. Граница для судна должна открываться в первом порту Украины и закрываться в последнем. Инспекторы имеют право на экологический контроль только в случае нарушения экологического законодательства. Безосновательный досмотр будет пресекаться ответственностью должностных лиц. Такие меры помогут снизить уровень коррупции в портах, создав приемлемые условия для привлечения судовладельцев с грузами. Также было отмечено, что положительный опыт порта "Южный" в применении "свободной практики" оформления судов может быть распространен и на другие порты Украины.

"Системная работа, которая ведется нами в вопросе упрощения контрольных разрешительных процедур в морских портах, дает свои результаты, — подчеркнул председатель ГП "АМПУ" Андрей Амелин. — Нашими усилиями отменен контроль изолированного балласта в морских портах. К сожалению, еще не все вопросы полностью урегулированы в данной теме, однако дело, определенно, сдвинулось с мертвой точки".

ТРАНСПОРТНУЮ АРТЕРИЮ ДУНАЯ ПРИСОЕДИНИЛИ К РЕЙНУ

Серьезное внимание сегодня уделяется речным транспортным артериям. "Общий объем перевозок на Дунае составляет 34 млн т в год, — сообщил заместитель генерального директора Дунайской комиссии Петр Суворов. — В то же время на Рейне перерабатывается 330 млн т, включая Нидерланды. Потенциал Дуная огромный. Но нужно модернизировать порты, создать надлежащие фарватерные условия и системы коммуникации. Люксембургская декларация о реабилитации Дуная, принятая в декабре 2014 г., предусматривает общеинтегрированный план реновации Дунайского судоходного пути. И сейчас это основа и надежда всех речных судоходных компаний. По примеру развития пассажирского флота на верхнем Дунае то же самое можно сделать и в Украине. Для пассажирского бизнеса создана уникальная инфраструктура в городах-туристических кластерах. Сегодня объемы фрахта достигают половины прибыли грузового флота. Создание эффективного судоходного пути по Дунаю — одна из задач Брюсселя. Поэтому сегодня Дунай рассматривается в системе нового комплексного региона Дунай—Рейн, что позволит перераспределить грузы и выделить необходимые инвестиции".

Для выполнения плана реновации Дуная специалистами государственного предприятия "Укрморкартография", которое в этом году отметило 15-летие, уже подготовлены карты реки и атласы.

"Для нас эта выставка очень плодотворная, — сказал начальник предприятия Александр Борис. — Мы провели переговоры с ВМС Украины о разработке карт Черного и Средиземного морей, заключили договор с государственным предприятием "Дельталоцман" на поставку морских навигационных карт. Также есть заказы на электронные карты. В этом году мы сделали разработки по Южному Бугу участка от Николаева до Вознесенска, где частные предприятия строят зерновые комплексы, к которым будут подходить на погрузку суда".

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ОТ "ИНТЕР-ТРАНСПОРТ-2015"

Еще одним важным событием "Интер-ТРАНСПОРТ-2015" стала VI специализированная выставка транспортно-логистической инфраструктуры зернового рынка "Агро-ЛОГИСТИКА", в рамках

Отзывы о выставке "Интер-ТРАНСПОРТ-2015"

А.В. Яценко, заместитель директора УкрНИИМФ по науке — участник выставки: "В очередной раз в начале лета Одесса радушно приняла специалистов морского судоходства и портового хозяйства на выставке и конференции в рамках Международной транспортной недели. Стивидорные компании, поставщики портового оборудования, технологи, экспедиторы, передставители морской науки и образования получили возможность встретиться лицом к лицу с грузовладельцами и другими профильными категориями клиентов, обсудить проблемы текущей ситуации и перспективы развития.

Важным элементом, способствующим профессиональному рассмотрению и решению проблем отрасли, стали профильные круглые столы и корпоративные публичные мероприятия.

Мне как представителю отраслевой науки очень полезно было участвовать в пленарной сессии научной конференции, предложить инициативы нашего Украинского научно-исследовательского института морского флота, направленные на совершенствование взаимоотношений науки и производства в ходе разработки и внедрения инновационных проектов. Очень полезными также были встречи на стенде института как с хорошо знакомыми представителями портов, стивидорных компаний, так и с представителями компаний, впервые участвующих в данном мероприятии. Очень приятно было через 40 с лишним лет после первой встречи во время студенческой плавпрактики в верховьях Дуная с очень интересными в техническом отношении пассажирскими судами австрийской государственной судоходной компании, например с теплоходом "Теодор Кернер", вновь увидеть на соседнем стенде знакомый вымпел и поговорить с сегодняшними руководителями этой компании. Точки зрения на дунайское судоходство студента-практиканта и теперешнего, "всего в ракушках", ученого "морского волка" конечно разные. Но тем виднее пройденный путь, достигнутые результаты, полученные решения. Во время упомянутого уже пленарного заседания конференции привелось сидеть за столом президиума с Петром Семеновичем Суворовым, советником председателя Дунайской международной комиссии по судоходству, а в прошлом многолетним начальником Дунайского пароходства. Очень интересно было пробежаться вдоль течения реки Дунай и одновременно вдоль реки Времени, вспомнить важные этапы в развитии Дунайского судоходства в независимой Украине.

Так что "Интер-ТРАНСПОРТ-2015" лично для меня прошел "под флагом" дунайского судоходства и с большой пользой".

которой прошел семинар "Безопасный и эффективный элеватор", были представлены новейшие технологии по обработке зерна. Экспорт зерна в Украине ежегодно растет, являясь ведущим направлением. Украшением выставки стала модель "живого элеватора" и зерносушилки Харьковского производителя оборудования "Вариант Агрострой", собранные буквально по винтикам в выставочном зале. Отечественная компания поставляет комплексы по хранению и обработке зерна, не уступая в качестве западным фирмам и предлагая приемлемые цены.

Опытом проектирования портовых зерновых терминалов поделился заместитель директора по производству ГП "Зерновая столица" Дмитрий Джулинский, предложив оборудование, которое позволяет повысить качество хранения в два раза и уменьшить выбросы зерновой пыли. По словам специалиста, терминал с годовым оборотом 2 млн т теряет до 3 тыс. т зерна, а выбрасывает в воздух около 240 т пыли в год, которая к тому же взрывоопасна. Ежегодно в мире происходит более 50 пылевых взрывов. Предложением компании заинтересовалась испанская фирма, которая занимается фумигацией зерна.

"Мы приехали в Одессу на транспортную выставку впервые, — сообщила директор РБ "Интерпрайс Украина" Юлия Скулимовская. — И уже получили много информации о новых технологиях и хотим наладить международное сотрудничество".

Выставка "Интер-ТРАНСПОРТ-2015" также явилась смотром новых технологий. Компания "Унипром" предложила уникальный высокопрочный экологический материал для строительства морских сооружений, мостов, волноломов, берегоукрепления в портах.

Новую погрузочную технику — телескопические погрузчики Manitou немецкой компании Sennebogen представило ООО "МХМ Украина". Компания Transservice group предложила усовершенствованные тягачи, которые мощнее и выносливее в наших условиях. На выставке была представлена линейка погрузочно-разрузочных машин, перегружателей, контейнеро-опрокидывателей, промышленного оборудования.

Новые разработки грузоподъемного оборудования представили предприятия "Кранкомплект" и ПРАО "Конекрейнс Украина" — лидеры в сфере создания, поставки и технического обслуживания.

Экспонентом также была компания "Южмормонтаж", которая отметила 70 лет своей деятельности в Украине, снабжающая транспортные предприятия комплектующими для крановой и перегрузочной техники. Помимо Украины, ее специалисты известны в странах Европы и Азии.

Свои услуги презентовала ведущая эстонская компания Alekon Holding, объединяющая предприятия, работающие в сфере поставки, монтажа, модернизации и обслуживания перегрузочного оборудования. В числе ее предложений для украинцев — поддержка и финансирование проектов по приобретению перегрузочной техники совместно с крупнейшими европейскими банками.

В свете обновления флота Украины актуальным был стенд судостроительной компании Damen, которая имеет 100-летнюю историю. Компания поставляет лоцманские катера, буксиры, паромы, грузовые суда, яхты и обеспечивает их ремонт.

Свой интерес к участию в развитии украинского судоходства высказали представители австрийского Холдинга First–DDSG Logistics Holding GmbH, который оперирует 250 судами. Компания имеет 185-летний опыт организации перевозок грузов по Дунаю, Майну, Рейну и внутренним водным путям Европы.

Судоходная компания "Укрферри", осуществляющая автомобильно-железнодорожные паромные перевозки, отметила год работы новой линии для большегрузных грузовиков Ильичевск—Хайдарпаша.

Свои мощности представили порты Ильичевска, "Южный", Мариуполя и Николаева, которые продолжают развиваться и реализуют ряд инвестиционных проектов по дноуглублению и строительству терминалов.

ЛОГИСТИКА СОЕДИНЯЕТ СТРАНЫ

Активно шла работа на стендах логистических операторов. Свои услуги по доставке грузов по территории Казахстана, России, Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана и Киргизии, а также Китая предложила ведущая экспедиторская компания Казахстана ТОО "Диполь Транс". Пример двустороннего немецко-украинского сотрудничества продемонстрировал логистический провайдер "Кюне+Нагель Украина", предлагающий полный комплекс услуг: морскую, авиационную, автомобильную, контрактную логистику, а также брокерское обслуживание. Литовская инвестиционная компания "БТ Инвест" показала результаты работы в Украине, осуществление проектов по развитию перевалочных терминалов в Николаеве, строительству сети супермаркетов и жилой недвижимости в Киеве.

Полный комплекс услуг по транспортно-экспедиторскому обслуживанию грузов оказывает АО "ПЛАСКЕ", являясь официальным представителем АО "Литовские железные дороги" в Украине, оператором поезда комбинированного транспорта "ВИКИНГ", а также морским и грузовым агентом "Пароходства Болгарский морской флот". В то же время — это и центр профессиональной подготовки специалистов в сфере грузовых и пассажирских авиационных перевозок в соответствии со стандартами FIATA для стран СНГ и Восточной Европы, сертифицированный Госавиаслужбой Украины.

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ НУЖДАЕТСЯ В МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТАХ

Красной нитью через все мероприятия транспортной недели в Одессе прошла тема подготовки молодых специалистов. На круглом столе "Формула будущего специалиста: бизнес плюс образование в морской отрасли" было отмечено, что в ВУЗах необходимо соединять теорию и практику, чтобы выпускники быстрее адаптировались к работе. На международное сотрудничество в вопросе образования нацелен проект Vasco da Gama для Черноморского региона, по которому прошло заседание Конференции приморских регионов Европы.

В рамках выставки "Интер-ТРАНСПОРТ-2015" также состоялись выездные заседания комитетов Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ", круглые столы и технические семинары, где были обсуждены вопросы замены техники, ремонта и модернизации.

В заключение Транспортной недели участники, которые провели успешные переговоры и заключили выгодные соглашения с партнерами, предложили в следующий раз организовать "Диалог доверия в действии" на месяц, чтобы было больше времени для встреч и обсуждений транспортных вопросов.

ИЩУК Инна

Отзывы о выставке "Интер-ТРАНСПОРТ-2015"

В.А. Денисенко, замначальника отдела Департамента коммерческой работы ГП "Укрзалізниця" — участник выставки: "Выставка понравилась очень хорошей организацией и большим количеством различных мероприятий — конференций, круглых столов и т.д. Как всегда были представлены крупные морские порты страны, с представителями которых мы плодотворно пообщались.

Очень интересное было общение на нашем стенде со специалистами транспортной отрасли Испании, осуществляющими внедрение и развитие проекта Twinning в Украине.

А.Н. Борис, начальник филиала "УкрМорКартография" ГУ "Госгидрография" — участник выставки: "Понравилась организация выставки. Было много гостей на нашем стенде. И как результат — заключение нескольких договоров с подразделениями ВМС Украины прямо во время работы выставки.

Надо отдать должное организаторам данной выставки, что они, в отличие от других организаторов транспортных выставок, в такое непростое время сумели не только организовать, но и собрать вместе на несколько дней ведущих специалистов транспорта и морской отрасли страны".

Елена Духновская, менеджер проекта ЕС "Поддержка внедрения Транспортной стратегии в Украине" — участник выставки: "Выставка прошла традиционно интересно. В этом году у нас на стенде присутствовала эксперт по морскому транспорту нашего проекта, к которой обращались многие участники и посетители выставки за консультацией по вопросам новых законов и нормативных документов в морехозяйственном комплексе.

В выставке этого года было немного меньше участников, чем в предыдущие. Но в то же время, благодаря тому, что на этой выставке было большое количество посетителей — специалистов и руководителей транспортных компаний, — состоялись плодотворные встречи и контакты".

Подводя итоги выствки "Интер-ТРАНСПОРТ-2015"

В работе конференции и выставки принимали активное участие представители Европейского Союза, делегации Европейской Комиссии в Украине. В центре внимания гостей и участников мероприятия был стенд "Поддержка внедрения транспортной стратегии Украины".

Ведущие украинские государственные порты представляли свою деятельность и вели активные переговоры: Ильичевский, "Южный", Мариупольский, Херсонский, СМП "Октябрьск". Ознакомили посетителей выставки со своими достижениями представители портового комплекса по перевалке наливных пищевых грузов на территории Днепро-Бугского морского порта Николаевского предприятия "Терминал-Укрпищесбытсырье".

Свои новейшие достижения в области **подъемно-транспортного оборудования** представили на стендах компании: "Konecranes Украина", Alekon Holding AS, KRANUNION (Ardelt, Koks, Германия), "Южтехсервис," ООО "СРЗ", Новокраматорский машиностроительный завод, "МХМ Украина" (официальный представитель NEUERO в СНГ и члена Украинской ассоциации вторичных металлов), "Южмормонтаж", "Транс-сервис-КТТ", "Универсал Сервис Украина", Крановый завод "Кранкомплект". В первый раз на экспозиции выставки линейку техники компании LIEBHERR в Украине представил ТД "Армада ЛТД". Компания "СКТ ПОРТ" представила мобильные судопогрузчики производства компании SAMSON M-H Ltd. (UK).

Традиционно представляли на форуме **железнодорожный сектор** Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины ("Укрзалізниця") и УГЦТС "ЛИСКИ" — ведущее предприятие в сфере организации международных железнодорожных мультимодальных перевозок

Впервые на экспозиции выставки специалисты отрасли смогли ознакомиться с представителями группы компаний австрийского Холдинга First–DDSG Logistics Holding GmbH, располагающего собственным флотом в 250 судов для перевозки генеральных, навалочных, тяжеловесных, кубатурных грузов и нефтепродуктов. Гости экспозиции имели возможность посетить стенд ведущего национального перевозчика — СК "Укрферри".

Раздел **судостроения** был представлен наглядной экспозицией DAMEN Shipyards Gorinchem, хорошо известной украинским портовикам как надежный поставщик портового вспомогательного флота.

Как всегда на выставке было представлено направление "**Морская гидротехника**", которое развивается при поддержке и активном участии Регистра судоходства Украины и Одесского национального морского университета. На экспозиции были представлены ведущие предприятия гидротехнической отрасли: Jan De Nul n.v. (Бельгия), Boskalis Ukraine, ЧерноморНИИпроект, Dragflow S.r.l. (Италия), МЧП "Инициал" (представлявшее интересы HSP Hoesch Spundwand und Profil GmbH), "Унипром" и Tensar International Ltd (Великобритания). Впервые на выставке компания Tencate Geosynthetics (Нидерланды), деятельность которой представляет "Унипром", ознакомила специалистов-гидротехников с уникальными технологиями использования капсулированного грунта в гидротехническом строительстве.

ГП "Госгидрография" представило на экспозиции масштабные материалы по навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства.

Самые авторитетные **высшие учебные заведения и НИИ** Украины в области транспорта, судоходства и транспортной инфраструктуры — Научно-исследовательский проектно-конструкторский институт морского флота Украины, Одесский национальный морской университет, Одесская национальная морская академия, Одесская государственная академия строительства и архитектуры, Институт морехозяйства и предпринимательства, ДНУЖТ им. Академика В. Лазаряна внесли свой яркий и продуктивный вклад в работу выставки-конференции и мероприятий.

Экспозиция транспортной инфраструктуры зернового рынка "Агро-ЛОГИСТИКА". Постоянный участник выставки — ведущий производитель сушилок для зерновых всех типов компания IM.AG.IN. SOLUTIONS SRL BONFANTI представила свою деятельность на центральной части экспозиции. Впервые компания "Вариант Агрострой" презентовала оборудование для элеваторов, свинокомплексов и молочно-товарных ферм. Наглядный макет силоса, размещенный на стенде компании, привлек внимание специалистов. На стенде ГП "Зерновая столица" был продемонстрирован новый уникальный метод для перегрузки зерновых в портах. На стенде Завода элеваторного оборудования "Сокол" представители компании рассказали о своих новейших достижениях в производстве оборудования для сушки и хранения зерна. Новый участник выставки компания "Старт-Ап" представила конвейерное оборудование и комплектующие для пищевой промышленности, а также подробно рассказала о своей деятельности на семинаре.

Оборудование для взвешивания и упаковки сыпучих и жидких продуктов представило НПП "Механотрон" — ведущее предприятие по направлению весодозирования. Представители компании "Арт-Софт", лидера на рынке программного обеспечения Украины, активно работали на экспозиции выставки. Стенд ООО "ТЕКО-ТРЕЙД", лидирующего интегратора систем GPS-мониторинга на рынке Украины, пользовался большим интересов среди посетителей и участников выставки.

За время работы выставки было зарегистрировано **более 1000 посетителей** — специалистов из **27 стран** (Австрии, Азербайджана, Беларуси, Бельгии, Болгарии, Великобритании, Венгрии, Германии, Греции, Грузии, Испании, Италии, Кипра, Кореи, Литвы, Молдовы, Нидерландов, Польши, Румынии, Сирии, Турции, Узбекистана, Украины, Франции, Чехии, Швейцарии, Эстонии). Из них руководители и менеджеры верхнего звена составляют 67%, специалисты среднего звена — 17%, научно-технические сотрудники — 16%.

Отзывы о выставке "Интер-ТРАНСПОРТ-2015"

***С.В. Крыжановский, к.э.н.* — гость выставки:** "Уже то, что выставке "Интер-ТРАНСПОРТ" в этом году уделили максимальное внимание руководители Мининфраструктуры Украины, говорит о многом. Внимание, которое уделили этому мероприятию такие авторитетные люди — показатель того, что данная выставка является компасом развития всей транспортной отрасли Украины.

Интересно было ознакомиться на выставке с новыми технологиями, с образцами нового высокотехнологичного перегрузочного оборудования, которое представляли на своих стендах некоторые экспоненты. И если на выставке прошлого года витала атмосфера упадка и кризиса, то выставка этого года показала, что транспортная отрасль и страна в целом развиваются в перспективном направлении.

Проведение выставки такого высокого уровня, с поддержкой ее со стороны руководства главного транспортного ведомства страны, — гораздо важнее для отрасли, чем какие-то ссылки и жалобы на кризисную ситуацию".

В.В. Огиренко, главный инженер Херсонского МТП — гость выставки:

"Выставка дала возможность повидаться с коллегами, обсудить в рамках заседания Комитета по механизации и технологии Ассоциации "УкрПорт" насущные и проблемные вопросы портовой деятельности, в частности вопросы энергосбережения и модернизации портальных кранов.

На выставочных стендах можно было ознакомиться с новыми образцами перегрузочного и портового оборудования украинских и европейских производителей.

Выставка этого года еще раз доказала, что несмотря на ситуацию, в которой сейчас находится Украина, морехозяйственный комплекс нашей страны работает и развивается".

А.М. Ферубко, начальник отдела маркетинга "ЮжМорМонтаж" — участник выставки:

"Для нас выставка прошла довольно-таки плодотворно — было много встреч с партнерами, переговоров с потенциальными заказчиками и т.д. Интересным было общение с экспонентами, которые представляли на своих стендах образцы нового высокотехнологичного перегрузочного оборудования зарубежных и отечественных производителей.

Присутствие на открытии выставки руководителей высшего транспортного ведомства страны, большое количество специалистов транспорта, посетивших выставку — явный показатель того, что выставка "Интер-ТРАНСПОРТ" была и остается мероприятием не только поддерживающим, но и влияющим на развитие транспортной отрасли нашей страны".

www.transport-journal.com

5 ПРИЧИН ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ ЖУРНАЛА

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

ПРЯМАЯ ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ	ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ ПОДПИСНЫЕ АГЕНТСТВА
I. ПОДПИСКА	
Подписку можно оформить с любого числа и на любой срок, как на печатную и на электронную версии, так и "Комплексный пакет"	Подписку можно оформить только на электронную версию
II. ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА	
Цена подписки за 1 экземпляр дешевле. При оформлении подписки на полгода, год и более — предоставляются спецценны	Цена подписки за 1 экземпляр больше. Стоимость подписки неизменна независимо от срока подписки
III. ДОСТАВКА ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ	
Курьером — в Киеве и Одессе в течение 1-го дня. Почтой — прямая рассылка из редакции	Только рассылка почтой, через офисы подписных агентств, что увеличивает срок доставки
IV. ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ	
Подписчики имеют возможность бесплатного размещения в журнале новостей, сообщений, статей и др. аналитических, обзорных, информационных материалов о деятельности и достижениях организации подписчика	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности бесплатного размещения в журнале аналитических, обзорных и информационных материалов о деятельности и организации подписчика
V. БОНУСЫ	
Подписчики имеют возможность размещения в журнале цветных и ч/б рекламных и информационных материалов: модулей, статей — по спецценам	В связи с тем, что персонифицированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности размещения по спецценам цветных и ч/б материалов

ПО ВОПРОСАМ ОФОРМЛЕНИЯ ПОДПИСКИ И РАЗМЕЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБРАЩАЙТЕСЬ ПО АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»

Факс: +38 (048) 7-385-375; 7-287-221; тел.: +38 (048) 7-385-385, 7-288-288. E-mail: info@transport-journal.com

Тел: +38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01 (Сергей Бохан). E-mail: subscribe@transport-journal.com;

Тел./факс: +38 (044) 503-63-73; тел.: +38 (097) 232-92-55 (Татьяна Ятел). E-mail:reklama@transport-journal.com

Maritime Days in Odessa

May 2016 Odessa, Ukraine

www.maritimedays.odessa.ua

Основан в 1998 году

Транспортная неделя в одном журнале

www.transport-journal.com

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
transport-journal.com

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: _____

_____

Сроки подписки: ***с*** « » ***2015 г.*** ***по*** « » ***201 г.***

Должность и Ф.И.О. руководителя: _____

_____

ИНН _____ Свидетельство плательщика НДС № _____

Тел.: _____ Факс: _____

Юридический адрес: _____

_____

Адрес доставки (почтовый, E-mail): _____

_____

Электронный адрес доставки (E-mail): _____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: _____

_____

Вид деятельности: _____

WWW _____

ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ПАКЕТЫ ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

НАИМЕНОВАНИЕ	1 МЕСЯЦ	3 МЕСЯЦА	6 МЕСЯЦЕВ
ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ — Ежемесячно (*4 неделя месяца*) — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**ПЕРИОД ПОДПИСКИ — по 31 декабря 2015г.**		
	165,00 грн.	483,00 грн.	940,00 грн.
	01 января 2016г. — по 30 июня 2016г.		
	182,00 грн.	546,00 грн.	1038,00 грн.
ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия) — *1, 2, 3 недели месяца* — оперативная новостная и нормативная информация, ***4 неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**ПЕРИОД ПОДПИСКИ — по 31 декабря 2015г.**		
	252,00 грн.	756,00 грн.	1434,00 грн.
	01 января 2016г. — по 30 июня 2016г.		
	279,00 грн.	837,00 грн.	1590,00 грн.
КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ — *1, 2, 3 недели месяца* — электронная PDF-версия — оперативная новостная и нормативная информация; ***4 неделя месяца*** — **печатная версия** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**ПЕРИОД ПОДПИСКИ — по 31 декабря 2015г.**		
	362,20 грн.	1086,60 грн.	2066,00 грн.
	01 января 2016г. — по 30 июня 2016г.		
	400,00 грн.	1200,00 грн.	2280,00 грн.

_____ / _____ /

дата подпись фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM

INVESTOR IN PEOPLE

ICC UKRAINE
INTERNATIONAL
CHAMBER OF COMMERCE

The world business organization

UKRAINIAN NATIONAL COMMITTEE (ICC UKRAINE)
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE
19-b Reytarska Str., Kyiv, 01034 Ukraine
Tel.: +38 (044) 234 42 73,
Fax: +38 (044) 270 68 29
www.iccua.org, e-mail: office@iccua.org

REGIONAL BRANCH:
14a Marazlievskaya Str.
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
Tel.: +38 (048) 7 385 385, 7 288 288
Fax: +38 (048) 7 385 375, 7 287 221
e-mail: iccua@plaske.ua

УКРАИНСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВОЙ ПАЛАТЫ
Ул. Рейтарская, 19-б, г. Киев, 01034, Украина
Тел.: +38 (044) 234 42 73,
Факс: +38 (044) 270 68 29
www.iccua.org, e-mail: office@iccua.org

РЕГИОНАЛЬНОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО:
Ул. Маразлиевская, 14а,
а/я 299, 65001, Одесса, Украина
Тел.: +38 (048) 7 385 385, 7 288 288
Факс: +38 (048) 7 385 375, 7 287 221
e-mail: iccua@plaske.ua

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПАРОМНОМ СООБЩЕНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ИЛЬИЧЕВСК – ВАРНА – ПОТИ/БАТУМИ – ИЛЬИЧЕВСК

PLASKE
ПЛАСКЕ
Cargo

КОМПЛЕКС УСЛУГ

организация перевозки грузов в ж.д. вагонах, автомобилях, контейнерах

таможенное оформление грузов

экспедирование грузов в порту

АО «ПЛАСКЕ»
генеральный судовой и грузовой агент-экспедитор «Пароходство БМФ» АД в Украине.

Прием запросов на перевозку:
Тел. +38 048 728 72 20
Факс. +38 048 728 72 21
cargo@plaske.ua

www.ferry-line.com
Расписание движения паромов и действующие ставки на перевозки, включая применяемые к ним скидки и исключительные предложения.